RIESE & MÜLLER

Par conviction.

MODE D'EMPLOI E-BIKES

RIESE & MÜLLER

BLUELABEL

EDITION : 02/2014

Poignées de freins, p. 18
Poignées de vitesses, p. 35
Porte-bagages, p. 58
Tige de selle, p. 11, p. 24
Selle, p. 12
Potence, cintre, p. 13
Jeu de direction, p. 56
Eclairage, p. 57
Suspension, p. 19
Pédales, p. 33
Moteur Bosch, p. 64
Chaîne, p. 40
Fourche suspendue, p. 25
Vitesses
Vitesses à dérailleur de chaîne, p. 34
Vitesses intégrées au moyeu, p. 38
Freins
Freins à disques, p. 28
Freins sur jante, p. 30
Serrage rapide des roues, p. 45
Roues et pneus, p. 42
Béquille, p. 33

© 2014, Riese & Müller GmbH

Textes et conception
Riese & Müller GmbH

Graphisme-Design
www.wolf-corporate.de

Photos
Kay Tkatzik, Riese & Müller GmbH

Traduction
Arne Teschner

ATTENTION !

Dans ce mode d'emploi les couples de serrage sont précisées dans Nm. Ne vous fiez jamais à votre instinct lors du serrage d'une vis. « Serré » peut être très différent de « serré ». Seule une clé dynamométrique vous permettra de déterminer le serrage exact des vis. Utilisez donc systématiquement une telle clé dès que les indications de serrage sont précisées dans ce manuel. Des vis trop ou insuffisamment serrées pourraient causer des dégâts sur votre vélo. Dans certaines circonstances cela pourrait même entrainer une chute.

Chère cliente, cher client,

félicitations pour votre nouveau vélo Riese & Müller. Nous vous remercions d'avoir fait le choix d'un vélo à assistance électrique de notre marque. Riese & Müller fabrique des vélos pratiques et légers dont la conception et le dynamisme sont très aboutis. Lors de la construction de votre E-Bike nous avons particulièrement tenu compte de votre plaisir et votre sécurité. Nous ne pouvons évidemment pas prévoir tous les aspects de l'utilisation que vous ferez de votre vélo, mais ce guide vous apportera les réponses aux questions que vous pourriez vous poser et de précieux conseils sur l'utilisation de votre vélo.

Nous avons rassemblé dans ce guide un grand nombre d'informations sur la technologie du vélo en général et en particulier les préconisations d'entretien pour que vous puissiez profiter longtemps de votre nouveau vélo à assistance électrique Riese & Müller. Comme nous améliorons sans cesse nos produits, il est possible que ce guide soit complété par quelques feuillets actualisés spécifiques à votre modèle de vélo. Veuillez prêter une attention particulière à ces informations additionnelles.

Votre revendeur a soigneusement préparé votre E-Bike et éventuellement effectué les modifications ou monté les accessoires que vous aviez demandé. Il a effectué un essai sur route de votre vélo pour que vous soyez entièrement satisfait dès les premiers tours de pédales.
Si après la lecture de ce manuel il vous restait des questions, n'hésitez pas à vous adresser à votre détaillant spécialisé ou à nous directement.

Votre équipe Riese & Müller

SOMMAIRE

4 Informations générales
6 Avant le premier départ
8 Avant chaque départ
9 Législation
10 Réglage de la position
19 Réglage de la suspension arrière
24 Tige de selle suspendue (blueLABEL)
25 Réglage de la fourche suspendue
26 Système de freinage
33 Pédales / Béquille
34 Transmission
40 Chaine
42 Roues et pneus
47 Réparation d'une crevaison
56 Jeu de direction
57 Eclairage
58 Transport de bagages
60 Avenue hybrid II – transmission carénée
61 Avenue hybrid II – antivol intégré
62 Load hybrid – tringlerie de direction
63 Load hybrid – démontage du cadre
64 E-Bikes
65 E-Bikes – autonomie par temps froid
66 E-Bikes – modèles HS
68 Transport E-Bikes
70 Conseils d'entretien et révisions
73 Garantie légale / Garantie
76 Couples de serrage
78 Planning de contrôle et d'entretien
80 Documents importants
81 Carnet d'entretien

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les vélos de chez Riese & Müller sont dotés de technologies extrêmement innovantes. Même si vous êtes un habitué de l'entretien d'un vélo, car vous le pratiquez depuis de nombreuses années, nous vous recommandons de lire avec attention ce manuel et d'en suivre les conseils avant la première utilisation de votre nouveau vélo.

Tout d'abord nous souhaitons vous familiariser avec les composants de votre E-Bike Riese & Müller. Dépliez le rabat de la couverture afin d'avoir en permanence sous les yeux le schéma d'un E-Bike Riese & Müller dont les différents composants sont décrits dans ce guide.

ASTUCE ! LAISSEZ LE RABAT DE LA COUVERTURE DÉPLIE, CELA FACILITERA VOTRE COMPRÉHENSION DES DIFFÉRENTES PARTIES DU VÉLO.

Dans ce manuel nous avons essayé de décrire de façon abordable toutes les opérations de préparation ou d'entretien courant qui vous assureront du plaisir au guidon de votre E-Bike Riese & Müller. Nous utiliserons les symboles suivants :

Attention ! Ici vous trouverez une indication importante qui vous aidera à vous familiariser rapidement et en toute sécurité avec la technologie de votre E-Bike.

Danger ! Ce symbole indique un danger potentiel pour votre santé ou votre vie si les indications recommandées ne sont pas suivies précisément. Dans votre intérêt, lisez-les avec attention.

Conseil !, Astuce ! Ce symbole introduit des informations complémentaires astucieuses.

Pour que votre E-Bike vous emmène partout en toute sécurité et pour votre plus grand plaisir, vous devez réaliser un précontrôle succint des éléments de sécurité de votre vélo, tel que décrit en page 8 de ce guide utilisateur.

DANGER !

Ne roulez pas avec un vélo qui n'a pas passé à 100 % les contrôles préalables à effectuer avant chaque départ.

Dans ce manuel utilisateur nous détaillons un certain nombre d'opérations de préparation et d'entretien. Veuillez noter que, pour la plupart d'entre elles, ces opérations ne sont applicables qu'aux E-Bikes de Riese & Müller et pas adaptées à d'autres vélos.

Par la grande variété de modèles et leurs évolutions fréquentes, il peut arriver que certaines opérations décrites dans ce guide ne soient pas complètes. Le cas échéant, reportez-vous aux feuillets complémentaires disponibles pour votre modèle de vélo.

Notez que les explications sur les opérations à réaliser et conseils fournis ici peuvent, pour diverses raisons, dont l'expérience et les compétences en mécanique de la personne chargée de les exécuter, nécessiter l'utilisation d'outils complémentaires (spécifiques) ou reposer sur des prérequis non décrits dans ce guide.

DANGER !

Ce guide utilisateur comprend des instructions de montage et d'entretien qui peuvent s'avérer nécessaires entre les révision constructeur préconisées à faire réalisés par un professionnel (voir p. 78-79). N'entreprenez jamais des opérations ou réparations au-delà de ce qui est indiqué ici. Ces dernières nécessitent un savoir-faire, des outils spécialisés ou des compétences techniques particulières et ne peuvent donc être réalisées que par votre détaillant . Dans votre propre intérêt, ne vous lancez pas dans ce type d'opérations. Ne roulez jamais avec un E-Bike partiellement monté ou dont certains composants seraient défectueux, vous pourriez mettre votre vie, ou celle d'autres usagers de la route, en danger.

Si vous avec une incertitude lors de la réalisation de l'une des opérations décrites dans ce manuel, n'hésitez pas à contacter votre détaillant spécialisé ou contactez nous directement. Nous vous aiderons volontiers.

Encore quelques conseils qui nous tiennent à cœur en tant que cyclistes convaincus : utilisez votre vélo dans la circulation toujours avec prudence et respect pour les autres usagers. Respectez le Code de la Route pour ne pas vous attirez les remontrances des autres usagers. Respectez la nature, surtout lorsque vous traverserez des forêts ou prairies. Empruntez uniquement des chemins stabilisés et autorisés. Respectez les conditions d'utilisation des vélos à assistance électrique dans la circulation, ces conditions peuvent différer d'un pays à l'autre. Ne roulez jamais sans casque et veillez à porter des vêtements adaptés au vélo et près du corps.

NOUS VOUS SOUHAITONS DE TRÈS BONS MOMENTS AU GUIDON DE VOTRE E-BIKE RIESE & MÜLLER.

AVANT LE PREMIER DÉPART

CHARGE TOTALE AUTORISÉE

La charge totale (E-Bike, pilote et chargement) autorisée par modèle est :

[1] inclus le poids du panier / siège enfant
[2] la première valeur concerne les modèles HS
[3] inclus le poids du panier
[4] charge maximale tolérée / surface de chargement : 100 kg
[5] le poids du pilote et du chargement ne doivent pas dépasser un total de 120 kg.

MODELE	POIDS TOTAL EN CHARGE	DONT PORTE-BAGAGES	DONT PORTE-BAGAGES AVANT SUR blueLABEL
Avenue hybrid II	150 kg	20 kg[1]	—
Culture hybrid	150 kg	20 kg[1]	—
Delite hybrid	140 / 150 kg[2]	20 kg[1]	—
Delite hybrid II	140 / 150 kg[2]	20 kg[1]	—
Homage hybrid	140 / 150 kg[2]	20 kg[1]	—
Kendu hybrid	150 kg	20 kg[1]	—
Load hybrid	200 kg[4]	20 kg[1, 5]	—
blueLABEL cruiser hybrid	130 kg	25 kg[1]	5 kg[3]
blueLABEL wave hybrid	130 kg	25 kg[1]	5 kg[3]
blueLABEL swing hybrid	130 kg	25 kg[1]	5 kg[3]
blueLABEL charger hybrid	130 kg	20 kg[1]	—
blueLABEL transporter hybrid	160 kg	50 kg[1]	—

REMORQUE / VELO-REMORQUES

Les E-Bikes Riese & Müller sont adaptés à l'utilisation de remorques à deux roues uniquement. Le poids total maximum autorisé de la remorque (y compris le chargement) est de 50 kg. [6]

PORTE-BAGAGES, SIÈGES ENFANTS

Veuillez noter que vous ne devez effectuer aucune modification sur les porte-bagages. Les modèles suivants sont conçus pour le montage direct d'une siège enfant (par ex. Polisport Bilby) :
Avenue hybrid II, Culture hybrid, Delite hybrid (tous modèles), Delite hybrid II, blueLABEL (tous modèles).

ATTENTION !

Les remorques mono-roue ne sont utilisatables qu'avec les modèles blueLABEL.[7]

[6] Lors du montage de l'attache-remorque sur le porte-bagages, il faut ajouter le poids d'appui de la tête d'attelage dans la charge totale admissible sur le porte bagages.
[7] Charge maximale de la remorque : 20 kg

CONDITIONS D'UTILISATION
Utilisez votre E-Bike Riese & Müller que sur des routes ou des chemins stabilisés.
Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation de votre vélo dans ces conditions non prévues, des erreurs de montage, des dégradation intentionnelles, des accidents, des compétitions, des sauts ou activités similaires.

VÊTEMENTS
Portez des vêtements adaptés au vélo (pantalon serré avec des chaussures qui tiennent au pied et ont une semelle rigide). Ne roulez jamais (et ne laissez jamais rouler vos enfants) sans un casque bien ajusté !

SYSTÈME DE FREINAGE
Êtes-vous familier avec le système de freinage ? Vérifiez que vous pouvez actionner le frein avant avec le même levier de frein dont vous aviez l'habitude sur d'autres vélos. Si ce n'est pas le cas, entraînez-vous à maîtriser cette nouvelle affectation des leviers de freins ou demandez à votre détaillant d'inverser les poignées. Plus d'informations sur le système de freinage en pages 26 à 32.

VITESSES
Familiarisez-vous également, si nécessaire, avec le système de passage des vitesses dans une zone à faible circulation. Plus d'informations sur le passage des vitesses en pages 34 à 39.

DANGER !

Les freins modernes sont beaucoup plus puissants que les anciens freins à tasseaux ou à tambour. Faites quelques essais hors de la circulation pour vous familiariser avec leur efficacité. Un freinage inapproprié peut mener jusqu'à une chute. Essayez doucement plusieurs degrés de freinage avant de maîtriser leur puissance maximum.

Avec un grand chargement, les comportements du vélo sont modifiés. Les distances de freinage sont rallongées. Faites quelques essais préalables de roulage et freinage avec ou sans chargement pour vous familiariser avec les modifications des comportements à pleine charge.

RÉGLAGE DE LA POSITION
La selle et le guidon sont-ils bien positionnés ? Votre revendeur vous aidera avec plaisir à trouver votre position la plus confortable au guidon de votre nouvel E-Bike. Tout sur le réglage de la position de conduite pages 10 à 18.

SUSPENSION
Le suspension est-elle adaptée à vos attentes ? Retrouvez toutes les informations pour le réglage de la suspension en pages 19 à 25.

AVANT CHAQUE DEPART

Vous devez vérifier les points suivants :

ATTACHE RAPIDE / SERRAGE DES ROUES
Les serrages rapides ou écrous des axes de roue avant et arrière, potence et selle sont-ils bien verrouillés ? Plus de détails sur la fixation de roues en pages 45 et 46.

DANGER !

Des écrous ou serrages rapides mal serrés peuvent entrainer la perte de certains composants du vélo qui entrainerait certainement une chute grave.

SUSPENSION
Vérifiez que la suspension fonctionne. Appuyez sur la selle pour vérifier la suspension arrière. Appuyez sur le guidon, en maintenant le frein avant serré, pour tester la suspension de la fourche avant. Dans les deux cas la suspension doit s'enfoncer et se détendre avec une résistance régulière sur toute la course (sans point dur) et sans bruit suspect. Aucune partie de votre vélo ou des accessoires ne doivent entrer en contact ou frotter entre-elles.

PNEUS
Les pneus sont-ils en bon état ? La pression est-elle bonne ? Tout ce que vous devez savoir à ce sujet est en pages 42 à 44.

ATTENTION !

Après une chute ou un accident vous ne devez utiliser votre E-Bike à nouveau qu'après l'avoir fait inspecter par votre détaillant spécialisé.

ECLAIRAGE
La lumière fonctionne t-elle ? Et le feu arrière ? Toute la lumière sur le thème éclairage en page 57.

FREINS
A l'arrêt, serrez les leviers de frein à fond. Ils ne doivent pas toucher les poignées du guidon. Les patins de freins doivent toucher uniformément la jante sur toute leur longueur, ils ne doivent pas toucher le pneu. Plus d'informations en pages 26 à 32.

CHARGEMENT
Vérifiez la fixation du panier ou siège enfant. Le chargement doit être bien arrimé et les moyens des fixations (cordes, sandows, ...) doivent être bien accrochés car sinon ils pourraient s'attraper dans les rayons. Notez que le comportement du vélo avec des bagages peut être sensiblement différent.

CHARGE TOTALE
Vérifiez que vous ne dépassez pas la charge totale autorisée (voir page 6).

BRUITS SUSPECTS
En roulant, prêtez attention aux bruits suspects de votre vélo ou comportements étranges car ils peuvent indiquer une panne ou un dysfonctionnement.

DANGER !

Ne roulez pas avec votre vélo si l'un des points cités ci-dessus n'est pas conforme. Contactez votre revendeur en cas de besoin. Utiliser un E-Bike défaillant peut conduire à des accidents.

VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Un V.A.E ou E-Bike est considéré comme un cycle ou vélo traditionnel, lorsque les conditions précisées par la norme EN 15194 sont remplies :

- le moteur doit s'arrêter dès que le cycliste arrête de pédaler,
- le moteur doit stopper son action lorsque la vitesse atteint 25 km/h (le vélo pouvant rouler plus vite),
- la puissance nominale du moteur ne doit pas dépasser 250 watts,
- il ne doit pas exister sur ce vélo à moteur de poignée d'accélération, d'interrupteur, de bouton ou autre dispositif qui permette au vélo d'avancer tout seul.

Tous les modèles Riese & Müller et blueLabel, sauf les modèles HS 45 km/h considérés comme cyclomoteurs, auxquels un chapitre entier est consacré (voir pages 66 et 67), sont conformes à ces prescriptions.

RESPECT DU CODE LA ROUTE

La route est un espace qui se partage, ce qui implique un respect mutuel de la part de ceux qui s'y déplacent. Le cycliste, tout comme l'automobiliste, doit appliquer les règles du Code de la route qui garantissent sa sécurité et celle des autres usagers. Pour rouler en toute sécurité, le cycliste doit impérativement disposer d'un vélo en bon état, bien équipé et surtout connaître et appliquer les règles élémentaires de déplacement, en ville et hors agglomération, de jour, comme de nuit.

L'ÉQUIPEMENT

Un vélo en bon état et bien équipé contribue à garantir votre sécurité ainsi que celle des autres usagers de la route. Les équipements obligatoires :

- Deux freins, avant et arrière.
- Un feu avant jaune ou blanc et un feu arrière rouge.
- Un avertisseur sonore.
- Des catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) de couleur rouge à l'arrière, de couleur blanche à l'avant, de couleur orange sur les côtés et sur les pédales.
- Le port d'un gilet rétro-réfléchissant certifié est obligatoire pour tout cycliste (et son passager) circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Voici encore quelques recommandations de la Sécurité Routière française :

- Ne transportez pas de passager, sauf sur un siège fixé au vélo. Si le passager a moins de 5 ans, ce siège doit être muni de repose-pieds et de courroies d'attache.
- A une intersection, ne vous positionnez jamais le long d'un camion ou d'un bus, en dehors du champ de vision du conducteur. Faites-vous voir.
- Le Code de la route s'applique aux cyclistes comme aux autres usagers. Chaque infraction est passible d'une amende.
- En cas d'intempéries, augmentez vos distances de sécurité et soyez prudent lorsqu'un véhicule vous double.

RÉGLAGE DE LA POSITION

LA BONNE POSITION

Une bonne position est primordiale sur votre E-Bike car elle vous procure confort et efficacité de pédalage. Plusieurs composants de votre vélo sont réglables et permettent un ajustement fin de votre position adapté à la longueur de vos différents membres. Ce chapitre vous indique les différents réglages possibles pour adopter la meilleure position sur votre E-Bike Riese & Müller.

DANGER !

Les différents réglages décrits ici nécessitent un peu d'expérience, un outillage adapté et du savoir-faire technique. Après les réglages, faites les vérification indispensables telles que décrites en page 6 et un essai sur route dégagée. Si vous avez le moindre doute sur l'une ou l'autre des opérations, n'hésitez pas à contacter votre détaillant. Ce dernier adaptera les réglages à vos souhaits lors d'une visite à l'atelier, par exemple lors de la première révision du vélo.

TROUVER LA BONNE HAUTEUR DE SELLE

La bonne hauteur de selle dépend de votre façon de pédaler. Lors du pédalage, l'articulation du gros orteil devrait se trouver pile au dessus de l'axe de la pédale. Lorsque la pédale est à son niveau le plus bas, la jambe ne doit pas être en extension complète. Si la selle est trop haute, il sera difficile de passer ce point le plus bas et le pédalage sera irrégulier. Si la selle est trop basse, vous pourriez ressentir à la longue des douleurs dans le genou. Vérifiez la hauteur de selle avec la méthode suivante (utilisez des chaussure à semelles plates pour cela) :

- Asseyez-vous sur la selle et posez le talon sur la pédale dans sa position la plus basse. Dans cette position, la jambe doit être complètement tendue. Veillez à ce que le bassin reste bien droit.

ASTUCE !

Sur un E-Bike tout-supendu, le pédalier est par construction situé assez haut. Il peut arriver que, en étant assis sur la selle, vous ne touchiez le sol qu'en étirant la pointe des pieds.

- Pour régler la hauteur de selle vous devez desserrer l'écrou du collier de la tige de selle.

- Maintenant vous pouvez régler la hauteur de la selle en faisant coulisser la tige de selle vers le bas ou vers le haut. Veillez à ce que la tige de selle soit bien graissée. Si la tige de selle coulisse difficilement dans le tube de selle, sortez-la et nettoyez les deux surfaces avant de les graisser légèrement. N'usez en aucun cas de la force et en cas de doute demandez conseil à votre revendeur spécialisé.
- Orientez la selle dans le sens de la marche, bien dans l'axe du vélo et resserrez l'écrou du collier de selle (couple de serrage 9 – 12 Nm).
- Vérifiez le bon serrage de la selle. Si la selle ne se laisse pas tourner dans le tube de selle c'est que la tige de selle est bien serrée.
- La position de la jambe en extension est-elle maintenant correcte ? êtes-vous bien stable en posant les pieds au sol ? Si ce n'est pas le cas, vous devriez légèrement baisser la selle.

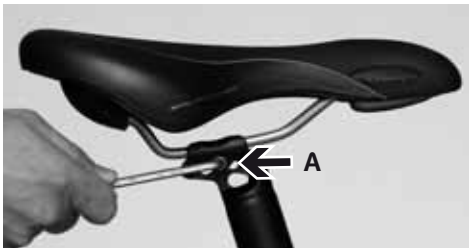
DANGER !

Ne roulez jamais avec un vélo dont la tige de selle sort au-delà du marquage minimum du tube de selle. Le marquage ne doit pas être visible au dessus du collier du tube de selle, sinon il y a un risque de casse pour la tige de selle ou le cadre. Si vous avez raccourci la tige de selle vous devrez dans tous les cas respecter un enfoncement minimum de 80 mm de la tige dans le tube de selle.

RÉGLAGE DE LA POSITION

RÉGLAGE DE L'AVANCE ET DE L'INCLINAISON DE LA SELLE

L'écart entre les poignées du cintre et la selle, ainsi que l'inclinaison de la selle ont une grande influence sur l'inclinaison de votre dos et donc sur votre confort et efficacité de pédalage. Par le réglage horizontal de l'avance ou du recul de la selle on diminuera légèrement l'écart jusqu'aux poignées. Cela aura également une influence sur votre façon de pédaler. Selon que la selle soit plus ou moins avancée ou reculée, l'appui sur les pédales se fera depuis l'arrière. Par ailleurs, la selle devrait être réglée en général de façon bien horizontale.



- Desserrez la vis **A** de maximum 3 à 4 tours, au-delà l'ensemble du support pourrait se désassembler.
- Avancez ou reculez la selle. Parfois il est nécessaire de taper légèrement sur la selle pour qu'elle se décoince de sa position.
- Ajustez l'inclinaison.
- Resserrez la vis **A**, couple de serrage 12 à 15 Nm.
- Vérifiez que la selle resserrée ne s'incline pas vers l'avant ou l'arrière et appuyant fortement sur la pointe puis l'arrière de la selle.

DANGER !

En cas de changement de la selle, prenez garde à ce que le chariot de la nouvelle selle soit en 7 à 8 mm de diamètre pour s'adapter au support de la tige de selle. Un chariot de selle non adapté pourrait se casser ou casser le support et entrainer une chute du pilote.

ASTUCE !

L'arrière du support du chariot de selle Riese & Müller peut également se retourner vers l'avant pour réduire l'écart entre la selle et le guidon. Dans ce cas démontez la selle pour la remonter dans le bon sens.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE

Les potences sur les E-Bikes Riese & Müller sont réglables en hauteur et la plupart sont réglables en inclinaison. Vous pourrez donc adopter une position redressée ou plus allongée selon votre souhait.

Position redressée

Avantages : moins de contraintes sur les poignets, les bras et les cervicales.
Inconvénient : plus d'appui sur la selle.

Position plus allongée

Avantages : moins d'appui sur la selle, plus d'efficacité de pédalage, plus d'aérodynamisme et plus d'appui sur la roue avant.
Inconvénients : plus de contraintes sur les poignets, les bras et les cervicales.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE AVEC POTENCES ERGOTEC

Sur ces potences, le réglage de la hauteur du cintre s'effectue en enlevant des entretoises du jeu de direction. Cependant il faudra recouper le pivot de fourche pour l'adapter à la bonne hauteur.

ATTENTION !

Assurez avant chaque départ que le bouton de verrouillage soit bien positionné et que les leviers de serrage rapide soient bien fermés. Si en roulant le guidon venait à se dérégler, arrêtez-vous immédiatement et contactez votre détaillant pour un contrôle.

POTENCES RÉGLABLES SUR KENDU ET LOAD

La potence sur Kendu ou Load hybrid est réglable en hauteur et inclinaison. Les deux réglages s'effectuent sans outils à l'aide des serrages rapides et crans de verrouillage.

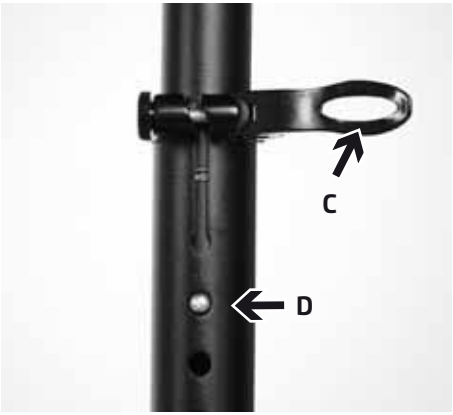
Réglage de l'angle d'inclinaison

- Ouvrez le levier de serrage rapide **A** de la charnière de potence.
- Enfoncez le bouton de verrouillage **B** et réglez l'inclinaison sur l'une des trois positions possibles. Relâchez le bouton qui doit se verrouiller dans l'encoche. (Bougez éventuellement la potence légèrement d'avant en arrière pour que le cran se verrouille).
- Attention : N'utilisez la potence que si le cran est verrouillé sur l'une des 3 positions possibles !
- Refermez les leviers de serrage rapide **A** en commençant toujours par celui du côté du bouton de verrouillage **B**. Lors du blocage du levier, tirez légèrement le cintre vers l'arrière pour qu'en position fermée, le bouton de verrouillage ne soit pas mis sous tension.

RÉGLAGE DE LA POSITION

Réglage de la hauteur du cintre :

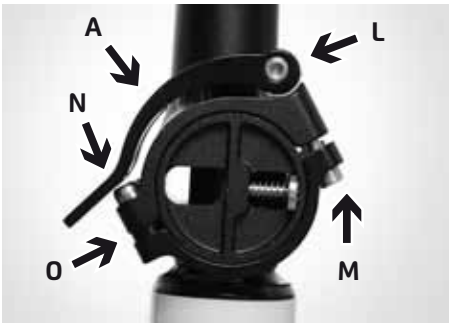
- Ouvrez le levier du serrage rapide **C**.
- Appuyez sur le bouton **D** et réglez la hauteur de la potence sur l'une des 5 positions, puis relâchez le bouton **D** pour qu'il se verrouille.
- Attention : la potence ne doit jamais être sorti au-delà du marquage «MIN. INSERTION». N'utilisez que l'une des 5 positions possibles dans lesquelles le bouton de verrouillage pourra s'enclencher.
- Orientez le guidon en maintenant la roue avant bien droite dans le sens de la marche puis refermez le levier de serrage rapide **C**.



RÉGLAGE DU LEVIER DE SERRAGE RAPIDE DE LA CHARNIÈRE DE POTENCE

Le levier de serrage rapide de la charnière de potence est correctement réglé au départ de nos ateliers. Si malgré tout un réglage s'avèrait nécessaire procédez de la façon suivante :

- Desserrez les vis allen **L** des deux côtés et ouvrez le levier de serrage rapide **A**.
- Desserrez les deux vis **M**. Serrez les deux vis **N** (couple de serrage 7 – 9 Nm). Vérifiez que les deux entretoises **O** soient bien en place.
- Refermez les deux leviers de serrage rapide **A**. Resserrez les deux vis **M** (couple de serrage 6 – 7 Nm). Resserrez les deux vis allen **L** (couple de serrage 1 Nm).
- Désormais les deux leviers de serrage doivent pouvoir être manipulés avec une force relativement importante de la main.



RÉGLAGE DU JEU DE DIRECTION SUR KENDU ET LOAD

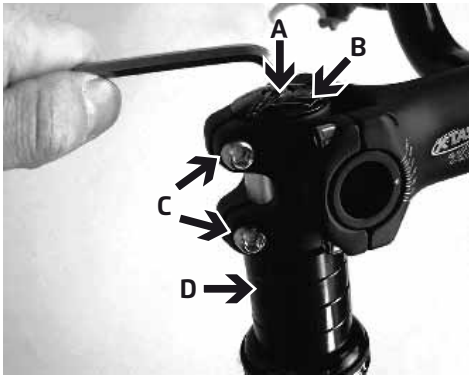
D'une manière générale, reportez-vous aux indications de ce manuel (pages 56 à 57) pour le réglage du jeu de direction.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU GUIDON AVEC JEU DE DIRECTION A-HEADSET

Le réglage de la hauteur du guidon s'effectue à l'aide d'entretoises (ou « spacer »).

DANGER !

Le réglage en hauteur du guidon avec un jeu de direction A-Headset implique des réglages au niveau du jeu de direction lui-même, une erreur de remontage pourrait entraîner un accident grave. Faites contrôler le réglage par un spécialiste ou demandez-lui de régler la hauteur du guidon à votre place.



- Desserrez la vis **A** et enlevez le capuchon **B**.
- Desserrez les deux vis **C** de la potence. Vous pouvez alors retirer l'ensemble de la potence. Si vous voulez modifier la hauteur de montage de la potence, vous devrez positionner les entretoises **D** (écarteurs) au-dessus ou en-dessous de la potence.

RÉGLAGE DE LA POSITION

- Repositionnez la potence et toutes les entretoises sur le pivot de fourche. Orientez le guidon bien perpendiculaire au sens de la marche et resserrez doucement les deux vis **C**. Repositionnez le bouchon **B** et resserrez la vis allen **A**.

DANGER !

Le réglage du jeu de direction demande des compétences particulières. En cas de doute adressez-vous à votre revendeur.

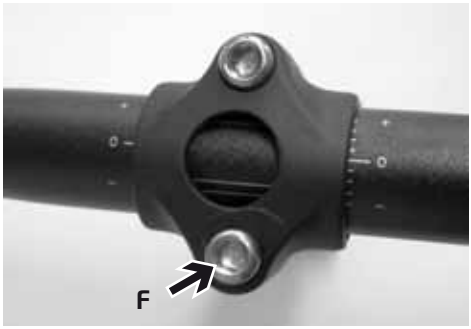
ATTENTION !

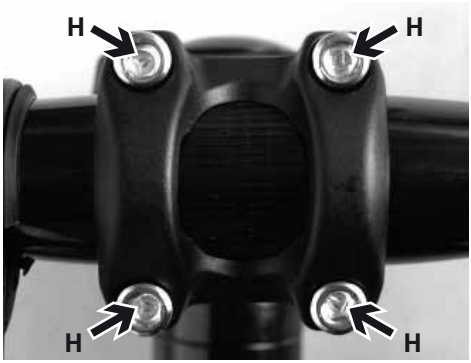
- *En desserrant les vis de fixation de la potence vous désolidarisez la fourche suspendue du cadre. En démontant la potence, la fourche pourrait tomber. Pour éviter cela, sécurisez la fourche en l'attachant avec un collier de serrage au niveau du tube de direction.*
- *La vis **A** règle le jeu du jeu de direction !*
- *Veillez à la pas coincer de joint d'étanchéité en serrant la vis **A**. Un joint mal positionné empêcherait le bon fonctionnement du jeu de direction. Vérifiez le bon assemblage avant de serrer.*
- *La longueur du pivot de fourche est exactement adaptée à la potence et au bon nombre d'entretoises **D**. Vous devrez donc toutes les remontez et ne pourrez pas en ajouter d'autres. Si vous modifiez cela, vous devrez probablement raccourcir le pivot de fourche. Demandez à votre revendeur spécialisé d'effectuer cette opération.*

REGLAGE DE L'INCLINAISON DU CINTRE

Réglez le guidon pour que les poignets soient positionnés de façon détendue et pas trop orientés vers l'extérieur. Le réglage du guidon s'effectue en tournant le cintre dans la position voulue.

- Desserrez les deux vis **F** ou les quatre vis **H** du collier de fixation du cintre.
- Tournez le cintre dans la position voulue.
- Veillez à maintenir le cintre exactement au centre de la potence.
- Resserrez le deux vis **F** avec une couple de serrage de 10 Nm ou les 4 vis **H** en procédant dans un ordre en croix avec un couple de 5,5 Nm.





REGLAGE DU GUIDON

Pour ajuster la position des poignées il est possible de monter des embouts de cintre ou remplacer le cintre entier. Dans certains cas, cela peut nécessiter le remplacement des câbles des dérailleurs ou des freins par des câbles plus longs.

RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES POIGNÉES DE FREIN

Les cyclistes ayant de petites mains peuvent vouloir rapprocher les leviers de freins des poignées :

- A l'endroit où le câble de frein s'enfonce dans la gaîne devrait se trouver une petite vis de réglage. Resserrez la vis de quelques tours pour obtenir l'écartement voulu de la poignée de freins.
- Vérifiez que vous disposez toujours de la garde suffisante en serrant la poignée avant que le frein ne s'enclenche. Si ce n'est plus le cas il faudra procéder à un réglage du câble de frein (voir p. 31).

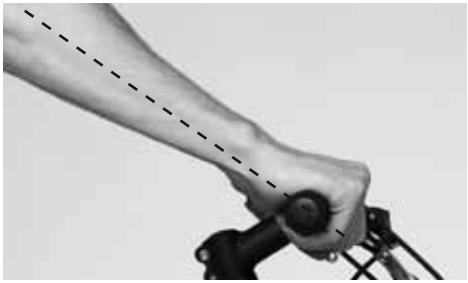
DANGER !

Le levier de frein ne doit pas toucher les poignées du cintre en serrant au maximum. La force maximale de freinage doit être atteinte avant cela !

ORIENTATION DES POIGNÉES DE FREIN

Desserrez les vis allen du collier de fixation des poignées.

- Asseyez-vous sur la selle et posez les doigts sur les leviers de freins. Orientez les poignées jusqu'à ce que votre avant-bras et la main tendue soient alignés.
- Resserrez les vis de fixation du collier (couple de serrage 5 – 6 Nm).



POIGNÉES-EMBOUTS DE CINTRE

Les poignées-embouts de cintre offrent une position supplémentaire pour les mains. En règle générale ils sont positionnés pour que les mains y reposent naturellement lorsque le pilote roule avec son buste légèrement incliné vers l'avant. Les embouts sont alors orientés d'environ 25 degrés vers le haut.

DANGER !

Le serrage de la potence, du cintre et des poignées doit impérativement respecter le couple de serrage indiqué. Toutes les valeurs se trouvent dans le tableau page 77. Sans cela, certains composants pourraient se désolidariser ou casser. Ceci pourrait avoir de graves conséquences et provoquer une chute ou un accident.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

Votre E-Bike Riese & Müller est doté d'une suspension arrière nécessitant peu d'entretien (pas la gamme blueLABEL). L'amortisseur est composé d'une chambre de compression à air ou d'un ressort acier avec amortissement hydraulique. Pour le réglage de la suspension sur un amortisseur à air comprimé reportez-vous aux indications du manuel du fabricant de ce dernier fourni avec votre vélo.

AJUSTEMENT DE LA SUSPENSION ARRIÈRE
Sur un amortisseur à ressort acier, il convient de choisir celui-ci pour adapter l'amortissement voulu au comportement souhaité en fonction du poids du pilote et de la charge maximale. La pré-contrainte et la détente peuvent ensuite être réglés sur l'amortisseur.

Le ressort de l'amortisseur monté en série convient à 90 % des utilisations. Cependant si malgré le réglage de la pré-contrainte, l'amortisseur arrive systématiquement en butée même sur des petits chocs, vous devrez choisir un ressort plus ferme. Si votre vélo ne s'enfonce que très légèrement sur les irrégularités de la route, il faudra choisir un ressort plus souple. Riese & Müller propose des ressorts plus ou moins fermes pour s'adapter aux souhaits de tous ses clients.

Sur certains modèles de vélos, l'amortisseur dispose d'une bague de réglage qui peut être tournée à l'aide d'une clé allen de 3 mm.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

REMPLACEMENT DU RESSORT

- Suspendez votre vélo dans un pied d'atelier.
- Détendez le ressort au maximum en tournant la bague de réglage dans le sens antihoraire.

- Sécurisez la partie arrière du vélo en fixant le bras oscillant au cadre avec une corde solide ou un collier rilsan.

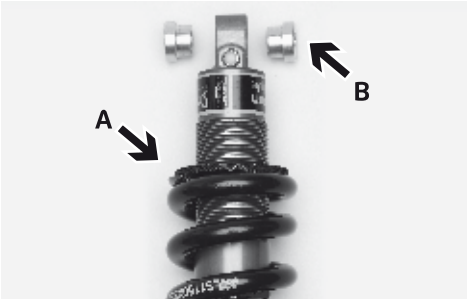
- Dévissez les vis de fixation avec un clé allen de 5 mm et une clé à pipe ou une douille de 10 mm. Retirez les vis doucement en veillant à ne pas perdre les entretoises, et rappelez-vous de l'ordre de montage.
- Retirez l'amortisseur du cadre avec prudence.

DANGER !

- *Si vous ne sécurisez pas la partie arrière du vélo, celle-ci risque de tomber violemment et pourrait vous blesser. Par ailleurs, des composants du vélo pourraient être endommagés.*
- *Si votre E-Bike est positionné sur ses roues lors du démontage de l'amortisseur, le vélo peut s'affaisser de façon incontrôlée. Vous pourriez alors coincer vos doigts entre l'amortisseur et le cadre et vous blesser ou abîmer certains composants du vélo.*

- Retirez les embouts **B** du côté de la bague de réglage.
- Dévissez la bague de réglage **A** complètement de l'amortisseur.

- Retirez éventuellement la coupelle de ressort **D** et retirez l'amortisseur.
- Nettoyez le pas de vis et appliquez un peu de graisse.



- Pour le remontage avec le nouveau ressort procédez dans l'ordre inverse.
- Repositionnez l'amortissement dans le cadre et resserrez les vis de fixation (couple de serrage 7 à 9 Nm).
- Sur le Delite hybrid II il est conseillé, avant le remontage dans le cadre, d'enfiler les réducteurs de la fixation antérieure de l'amortisseur sur une tige de 8 mm de diamètre et d'environ 67 mm de long. Positionnez alors l'amortisseur dans le cadre, en vissant la fixation la vis chassera la tige métallique.

RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE

Avec le réglage de la précontrainte vous déterminez l'enfoncement (sag) de la suspension, lorsque vous êtes assis sur la selle à l'arrêt. L'enfoncement devrait être de 20 à 25 % (Avenue 15%) du débattement total.

Enfoncement trop important

Le ressort doit être précontraint davantage. Tournez la bague de réglage **A** dans le sens des aiguilles d'une montre.

ATTENTION !

La bague de réglage doit être tournée au maximum de trois tours. Si cela ne suffit pas, vous devrez utiliser un ressort plus ferme. Pour un confort optimal de votre vélo, le ressort devrait être précontraint le moins possible.

Enfoncement trop faible

Le ressort doit être détendu. Tournez la bague de réglage **A** dans le sens antihoraire ou utilisez un ressort plus souple.

ATTENTION !

Le desserrez pas trop la bague de réglage. La suspension ne doit pas bouger lorsque le vélo n'est pas chargé.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

Grâce à l'antirebond de l'amortisseur, vous pouvez régler la façon dont ce dernier se détend après avoir absorbé un choc. Pour tester cela, descendez un trottoir avec le vélo. Après le choc, l'amortisseur doit se détendre et faire un rebond. S'il y a plusieurs petits rebonds après le choc réglez l'antirebond en tournant la molette de réglage dans le sens horaire. Si lors de plusieurs petits chocs successifs sur un sol instable l'amortisseur ne se détend pas suffisamment, vous pourrez accélérer la détente en tournant la molette de réglage dans le sens antihoraire.

DANGER !

Lorsque vous effectuez des réglages sur l'amortisseur, ne chargez jamais le vélo en vous appuyant sur la selle, le cintre ou le porte-bagages. Une compression du ressort pourrait coincer vos doigts et vous blesser.

ATTENTION !

En roulant, les supports de garde-boue peuvent se rapprocher très près du cadre ou du garde-boue. Vérifiez de temps en temps l'ajustement du garde-boue arrière. Sur les modèles avec porte-bagages intégré (Avenue, Culture, Homage) les supports avant du porte-bagages arrière doivent être coudés pour éviter le frottement avec le cadre ou le porte-bagages. Des supports qui frottent peuvent, à la longue, endommager le cadre.

ENTRETIEN DES AMORTISSEURS

Les ressorts acier montés par Riese & Müller sur les amortisseurs sont très efficaces et demandent peu d'entretien. Ces différents éléments doivent être révisés seulement tous les 5000 kilomètres. En cas de circulation sur des chemins ou routes dégradées, il convient d'effectuer l'entretien plus régulièrement. Sans cette précaution, l'amortisseur pourrait s'user prématurément.

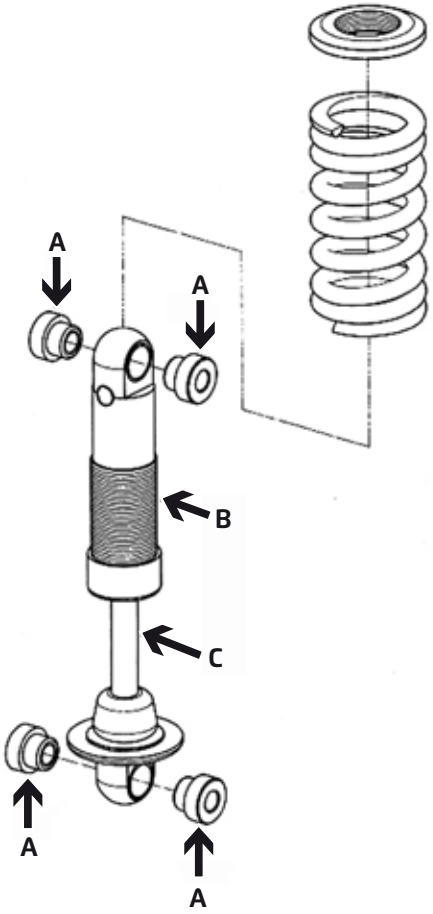
Lors de la révision, il faut démonter l'amortisseur et nettoyer les pièces suivantes :

- Vis de support
- Réducteurs **A**
- Pas de vis **B**
- Tige **C**

Regraissez les pièces suivantes :

- Réducteurs **A** (seulement sur amortisseurs X-Fusion)
- Pas de vis **B**

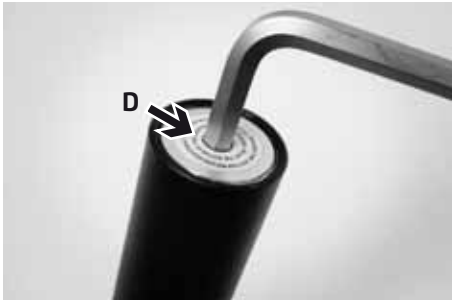
Vous trouverez les conseils d'entretien détaillés de l'amortisseur dans le guide utilisateur du fabricant qui vous a été livré avec votre vélo.



TIGE DE SELLE SUSPENDUE (uniquement sur blueLABEL)

La fermeté de la suspension de la tige de selle peut être adaptée au poids du pilote.

- Ouvrez le levier de serrage rapide du collier de la tige de selle et retirez la tige de selle du cadre.
- Réglez la précontrainte avec un clé allen de 6 mm. Vous augmentez la précontrainte en tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, vous la diminuez dans le sens contraire. Ne dévissez pas trop la vis **D** pour éviter qu'elle ne dépasse de la tige de selle.
- Remontez la tige de selle dans le cadre (voir pages 11 et 12).



Si le jeu latéral est trop important, vous pouvez resserrer à la main le collier **E**. Veillez à ce que le soufflet ne dépasse pas du collier.

RÉGLAGE DE LA FOURCHE SUSPENDUE

FOURCHE À AIR COMPRIMÉ

Sur les fourches suspendues vous pouvez régler la précontrainte en augmentant la pression d'air comprimé grâce à une pompe haute pression adaptée à votre fourche. Vous trouverez toutes les explications pour le réglage de la précontrainte, du rebond et du blocage dans le guide utilisateur du fabricant de la fourche qui vous a été remis avec votre vélo. Consultez également le site internet du fabricant de la fourche (www.ridefox.com, www.xfusionshox.com, www.srsuntour-cycling.com).

Entretien de la fourche

Respectez les conseils d'entretien de la documentation du fabricant qui vous a été remise avec votre vélo.

Réglage de la fourche

La fourche suspendue devrait s'enfoncer d'environ 20 % de son débattement total lorsque vous vous asseyez sur la selle.
Sur les fourches RST et Suntour il est possible de régler la précontrainte en tournant un ou deux boutons de réglage sur le té de fourche. En tournant dans le sens « + » vous augmentez la précontrainte. En tournant dans le sens « - » vous la diminuez.

Si la marge de réglage possible s'avère insuffisante, adressez-vous à votre revendeur qui pourra déterminer si d'autres réglages sont possibles.

DANGER !

En tournant dans le sens « - » ne forcez pas si vous ressentez une certaine résistance. Vous pourriez dévisser certaines pièces à l'intérieur de la fourche. Adressez-vous à votre revendeur en cas de doute. Un dysfonctionnement de la fourche pourrait causer une chute ou un accident.

SYSTÈME DE FREINAGE

COMMENT FREINER CORRECTEMENT

Les freins de votre E-Bike Riese & Müller sont conçus pour vous offrir en toutes circonstances une grande efficacité de freinage avec un minimum d'efforts sur les poignées. Cependant, la distance d'arrêt dépend aussi de votre « savoir-freiner ». Un bon freinage se travaille ! Lorsque vous freinez, le poids de l'ensemble pilote-vélo est porté vers l'avant, la roue arrière se déleste. La force du freinage que vous pouvez exercer dépend principalement du risque de « soleil » (c'est à dire la chute par dessus la roue avant) et de l'adhérence des pneus. Surtout en descente dans des chemins non stabilisés vous pourrez ressentir ce problème d'adhérence. Lors d'un freinage d'urgence vous devez donc essayer, tant que possible, de déporter votre poids sur l'arrière.

Actionnez les deux freins simultanément et veillez à forcer davantage sur le frein avant qui, par la translation de poids vers l'avant, aura une plus grande efficacité de freinage. Mais évitez absolument un blocage de la roue avant qui pourrait entrainer une chute.

DANGER !

Entrainez-vous à la réaction des freins dans une zone dégagée à l'écart de la circulation jusqu'à ce que vous maîtrisiez parfaitement le freinage. Un freinage approximatif en pleine circulation peut conduire à l'accident.

AFFECTATION DES LEVIERS DE FREINS

Votre E-Bike est doté de deux leviers de freins sur le guidon. Celui de droite actionne le frein arrière, celui de gauche le frein avant.

Habituez-vous à cette disposition ou demandez à votre détaillant d'inverser cela si vous en aviez pris l'habitude autrement.

DANGER !

Certains détaillants modifient l'affectation des freins car ils ont leur propre conception du réglage « normal ». Faites toujours une vérification préalable avant de vous engager dans la circulation pour vérifier que l'affectation corresponde bien à celle qui est indiquée ci-dessus ou à celle dont vous avez l'habitude.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Par l'action du levier de frein (ou du rétropédalage) un patin fixe (ou plaquettes) est mis en contact avec une surface de freinage en rotation (la jante ou un disque). La vitesse de rotation de la roue est ralentie par le frottement des deux parties et le vélo ralentit. Outre la force avec laquelle vous appuyez sur le levier, la force de freinage est déterminée par l'efficacité de ce frottement. Si de l'eau, de la boue ou de l'huile s'immiscent entre les surfaces en contact, l'efficacité de freinage sera réduite. C'est notamment la raison pour laquelle un frein sur jante fonctionne moins bien, ou en tout cas réagit plus tard, sous la pluie.

ATTENTION !

L'humidité réduit l'efficacité de freinage. Prévoyez donc une distance d'arrêt plus longue en cas de pluie. En cas de remplacement des patins de freins n'utilisez que des composants adaptés. Votre détaillant vous conseillera sur le choix. Maintenez vos jantes propres, sans graisse, ni huile ou cire.

DANGER !

Des câbles de freins abîmés ou effilochés doivent être remplacés immédiatement. Un freinage défaillant peut entrainer une chute. Demandez conseil à votre détaillant.

USURE

Par le frottement des surfaces en contact les patins, mais aussi les jantes, s'usent. L'utilisation fréquente du vélo dans des conditions météorologiques difficiles accélère l'usure. Si la jante est usée, la pression des pneus peut la faire éclater. La roue peut alors se bloquer ou la chambre à air éclater, dans les deux cas cela peut entrainer une chute.
Au plus tard après l'usure du deuxième jeu de patins vous devez demander à votre détaillant de vérifier l'usure de la jante. Il pourra mesurer l'épaisseur des flancs de la jante. Certaines jantes sont munies de témoins d'usure. Il faut alors remplacer la jante dès que le témoin d'usure **A** n'est plus visible.

ATTENTION !

Faites vérifiez vos jantes par un spécialiste au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins. Une jante trop usée pourrait casser et entrainer une chute grave.

SYSTÈME DE FREINAGE

FREINS À DISQUES

Après le démontage d'une roue vous ne devez plus toucher aux leviers de freins car sinon les pistons pourraient se rapprocher et vous empêcher de remonter la roue. Pour éviter cela, si vous démontez une roue, insérez systématiquement un écarteur (qui vous a été fourni) à la place du disque de freins entre les pistons. Il maintiendra l'écart suffisant entre les pistons pour le remontage. Enlevez l'écarteur juste avant de remonter la roue.

Entretien des freins à disques.

Contrôlez régulièrement le fonctionnement et l'efficacité du système de freinage et l'usure des plaquettes. Vérifiez qu'il n'y ait pas de fuite de liquide de frein. Les plaquettes doivent être remplacées si elles sont encrassées ou usées en-deçà de 1 mm d'épaisseur. Les pistons ou supports de plaquettes ne doivent en aucun cas entrer en contact avec les disques de frein.

DANGER !

Les plaquettes et l'étrier peuvent devenir très chaud pendant le freinage. Particulièrement après de fréquents freinages ou sur de longues descentes. Veillez donc à ne pas toucher les composants des freins juste après, pour éviter des brûlures !

ATTENTION !

- *L'efficacité des freins à disques peut être particulièrement diminuée si les disques sont encrassés, notamment par de l'huile ou des produits d'entretien ou de nettoyage. Lors du nettoyage de votre vélo, ou du graissage de la chaîne, veillez à ne pas salir les plaquettes ou disques de freins. Des plaquettes qui ont été souillées par de l'huile doivent impérativement être remplacées, des disques de freins encrassés peuvent être nettoyés avec des solvants spécifiques.*
- *Contrôlez avant chaque départ le système de freinage. Recherchez des fuites ou torsions sur les durites de liquide de frein. La perte de liquide de frein diminuera ou annulera l'efficacité du freinage. Contactez immédiatement votre détaillant pour arranger le sytème de freinage.*
- *Ne transportez pas votre E-Bike à l'envers avec les roues vers le haut. Le système de freinage pourrait devenir inefficace.*

REMPLACEMENT DES PLAQUETTES

Freins à disques Tektro
Les plaquettes et le ressort de rappel sont maintenus à l'étrier par une vis allen de 3 mm.

- Démontez la roue et écartez lentement et entièrement les plaquettes usagées en faisant levier avec un outil, par exemple un tourne vis.
- La vis de sécurité **A** est verrouillée par un circlip ou un joint torique qui doit être enlevé.
- Dévissez la vis de sécurité **A** et poussez les plaquettes avec le ressort de rappel hors de l'étrier. Utilisez par exemple la clé allen pour cela.
- Remontez le ressort de rappel entre les plaquettes neuves, dont les surfaces de freinage doivent être positionnées face à face vers l'intérieur. Veillez pendant cette opération à ne pas toucher les surfaces de freinage pour éviter de les encrasser.
- Remontez et poussez l'ensemble plaquettes-ressort de rappel dans l'étrier jusqu'à ce que le trou de l'ergot de fixation soit aligné avec le perçage dans l'étrier.
- Remontez la vis de sécurité et serrez à un couple de 3 à 5 Nm avec une clé allen.
- Vérifiez l'efficacité du freinage en effectuant quelques essais de freinage en dehors de la circulation.

CONSEIL !

Les plaquettes atteignent leur efficacité de freinage maximale seulement après 30 à 40 freinages.

SYSTÈME DE FREINAGE

V-BRAKE

Les freins V-Brake sont composés de deux bras de freinage montés à gauche et à droite de part et d'autre de la jante. En actionnant le levier de frein, les bras se rapprochent sous l'effet du câble de frein et les patins entrent en contact avec la jante.

Contrôle du fonctionnement :

- Vérifiez que les patins soient parfaitement alignés avec la jante lorsqu'ils entrent en contact avec celle-ci. L'usure des patins est reconnaissable aux stries verticales en travers des patins, si les stries sont devenues invisibles il est temps de procéder au remplacement des patins.

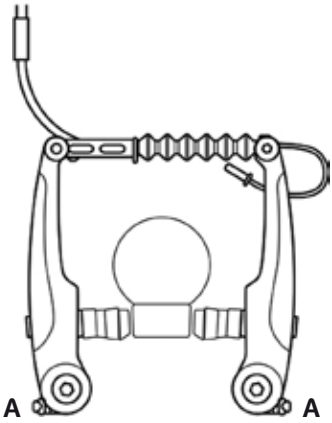
- Lorsque les patins entrent en contact avec la jante, ils doivent le faire d'abord avec leur partie antérieure. La partie postérieure devrait alors encore être écartée de la jante d'environ 1 mm. Ce réglage en forme de V évite le grincement des patins.

- Les deux patins de freins doivent toucher la jante simultanément (de façon synchrone) lorsqu'on actionne le levier de frein.
- Le levier de frein doit disposer d'une certaine garde avant que le frein n'entre en action. En cas de freinage intense, le levier ne doit pas toucher la poignée du guidon.

Synchroniser les V-Brakes

Les bras des V-Brakes ont chacun une vis de réglage **A** de la tension du ressort qui permet de régler leur synchronisation.

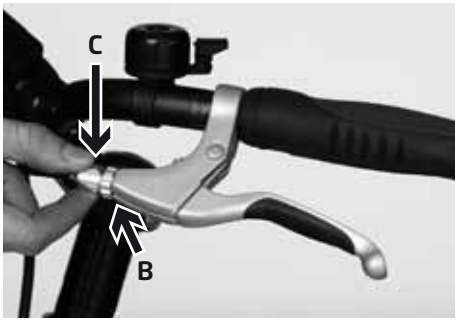
- Tournez la vis **A**, jusqu'à ce que les patins soient espacés de la jante du même écart.



Réglage de la course du câble de frein

Si le levier de frein touche la poignée lors d'un freinage prononcé il faut régler la course du câble de frein.

- Desserrez le contre-écrou moleté **B** au niveau de la poignée de frein.
- Desserrez la butée de gaine **C** de quelques tours. La course du câble est alors modifiée.
- Maintenez la butée de gaine **C** tout en vissant le contre-écrou moleté **B** sur la butée de gaine. Ceci empêchera la butée de gaine de se desserrer.



- Veillez à ce que la fente du contre-écrou ne soit pas positionnée vers l'avant ou le haut pour éviter que de l'eau ou des impuretés ne pénètrent dans la gaine.

DANGER !

Veillez à ce que les patins frottent sur la jante sur toute leur longueur lors du freinage. Un problème de freinage ou un blocage des roues peut conduire à un accident. Veillez également à ce que les patins ne touchent jamais le pneu. Un frottement avec le pneu pourrait endommager ce dernier.

CONSEIL !

Après un réglage des freins faites toujours quelques essais hors de la circulation pour vous familiariser avec les nouvelles conditions de freinage.

SYSTÈME DE FREINAGE

FREINS HYDRAULIQUES SUR JANTE

Les conseils de réglage et d'entretien des freins hydrauliques sur jante sont détaillés dans le guide utilisateur du fabricant Magura qui vous a été remis avec votre vélo.

FREIN À RÉTROPÉDALAGE

Certains modèles Riese & Müller et blue-LABEL sont disponibles à la commande avec un frein à rétropédalage. Le frein à rétropédalage permet à tout moment, par une action de la pédale vers l'arrière, de freiner la roue arrière. Riese & Müller utilise uniquement des frein à rétropédalage dont l'efficacité est constante et non influencée par la vitesse enclenchée.

DANGER !

Contrôlez avant chaque départ et après chaque intervention technique que le bras de freinage soit bien fixé au cadre. La vis de fixation doit être serrée avec un couple de 4 à 6 Nm.

PÉDALES

MONTAGE

Graissez le pas de vis de la pédale et montez la pédale de droite en tournant 2 à 3 tours à la main dans le sens des aiguilles d'une montre (pas de vis à droite). La pédale de droite est marquée «R». La pédale de gauche se monte en la tournant à la main de 2 ou 3 tours dans le sens antihoraire (pas de vis à gauche). La pédale de gauche est marquée «L». Serrez ensuite les pédales avec un couple de serrage de 15 Nm (clé allen de 6 mm ou clé plate de 15 mm).

ATTENTION !

Le marquage «R» ou «L» se situe soit sur l'axe de la pédale soit sur l'une des faces du corps de la pédale.

BÉQUILLE

FIXATION DE LA BEQUILLE

Presque tous les E-Bikes Riese & Müller sont livrés avec une béquille en série, montée directement sur le cadre au niveau des bases arrières. Vérifiez régulièrement le serrage des vis de fixation.

BÉQUILLE SUR MODÈLES HS

Les modèles HS de Riese & Müller et blueLABEL sont montés avec une béquille à rabattement automatique conformément à la législation. Prétez-y une attention particulière au début, car si vous n'y prenez pas garde le vélo pourrait tomber et s'abimer ou abimer d'autres véhicules stationnés près de lui.

ATTENTION !

Des vis pas correctement serrées pourraient endommager le support de fixation de la béquille.

TRANSMISSION

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

La transmission du E-Bike permet d'adapter votre effort de pédalage au terrain et à la vitesse souhaitée. L'effort physique nécessaire au pédalage n'est pas modifié par la transmission. Mais à vitesse et distance parcourue constante, l'effort pour chaque tour de pédalier peut être diminué.

BIEN CHOISIR SON DÉVELOPPEMENT

Vous pourrez franchir toutes les côtes avec relativement peu d'effort avec un petit développement. Mais vous devrez alors « mouliner » davantage. En descente vous adopterez un grand développement pour effectuer plusieurs mètres avec un seul tour de pédalier. La vitesse est alors relativement élevée. Comme pour une voiture, votre « moteur » doit adopter une certaine cadence pour une efficacité maximale. Sur le plat, une cadence de pédalage raisonnable se situe au-delà de 60 tours par minute. Les coureurs cyclistes adoptent en plaine une cadence comprise entre 90 et 110 t/min. En montée il est normal de réduire sa cadence de pédalage, mais elle doit rester suffisamment élevée et fluide. Le grand nombre de développements disponibles et la facilité du passage de vitesses sur votre E-Bike moderne vous permettront de trouver rapidement le meilleur développement adapté à chaque situation. Vous économiserez ainsi vos forces et vos articulations tout en maintenant une efficacité de pédalage maximale.

TRANSMISSION À DÉRAILLEUR DE CHAINE

La transmission à dérailleur de chaine est, sur un vélo à assitance électrique, la transmission la plus efficace à l'heure actuelle. Entre 97 et 98 pourcent de votre force de pédalage est transmise à la roue arrière si la chaine est bien graissée et la transmission bien entretenue. Grâce à des commandes très précises et la forme spécifique des dents des pignons, le passage de vitesses est très facile et précis. Lors du changement de rapport il est important de conserver une force de pédalage modérée et régulière jusqu'à ce que la chaine soit enclenchée sur le prochain pignon. Même sous une forte contrainte de pédalage les vitesses passeront, mais afin d'éviter une usure prématurée du matériel, il est conseillé de soulager légèrement le pédalage lors du changement de développement.

POIGNÉES OU GÂCHETTES DE VITESSES
Sur les E-Bikes Riese & Müller, selon le modèle, vous trouverez 3 sortes de poignées de commande du passage des vitesses :

Poignées tournantes
Une rotation de la poignée de droite vers vous enclenchera une vitesse plus facile. Une rotation de la poignée de gauche vers l'avant enclenchera également une vitesse plus facile. L'indicateur visible indiquera la vitesse (pignon ou plateau) enclenchée. L'ordre de changement de vitesses est transmis de la poignée au dérailleur par un câble.

Gâchette Rapid Fire
Un appui du pouce sur la gâchette du pouce enclenchera une vitesse plus dure sur la poignée de gauche et plus facile sur la poignée de droite. Une traction de la gâchette avec l'index fera le contraire.

SRAM DualDrive
La poignée est tournante pour les vitesses du dérailleur et dispose de gâchettes pour les vitesses intégrées au moyeu.

DANGER !
Entrainez-vous au passage des vitesses par poignées tournantes ou gâchettes sur un terrain plat et dégagé, hors de la circulation. Une hésitation sur la vitesse enclenchée en pleine circulation pourrait vous déconcentrer et avoir éventuellement des conséquences graves.

TRANSMISSION

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU DÉRAILLEUR

Le dérailleur de votre vélo a été réglé avec soin par votre revendeur avant la livraison. Il est cependant possible et normal après quelques kilomètres, de constater un tassement de la gaine de dérailleur conduisant à des imprécisions dans le passage des vitesses. Parfois le dérailleur pourra enclencher tout seul un pignon supérieur.

Réglage de la tension du câble de dérailleur

Retendez le câble de dérailleur en tournant la roue moletée, au niveau du départ de la gaine, soit au niveau du dérailleur, soit au niveau de la poignée.

- Vérifiez après chaque tour de la roue moletée le bon fonctionnement du dérailleur. Pour cela il vous faudra tourner le pédalier à la main ou rouler quelques mètres avec votre E-Bike.
- Si la chaine monte facilement sur le pignon supérieur il faut vérifier qu'à l'inverse elle descende toujours sur le pignon inférieur. Plusieurs essais peuvent être nécessaires pour trouver un réglage précis.

ASTUCE !

Si vous ne parvenez pas à trouver le bon réglage, vérifiez l'état du câble et de la gaine de dérailleur qui pourraient être encrassés ou tordus. Demandez à votre revendeur de remplacer le câble et la gaine si nécessaire.

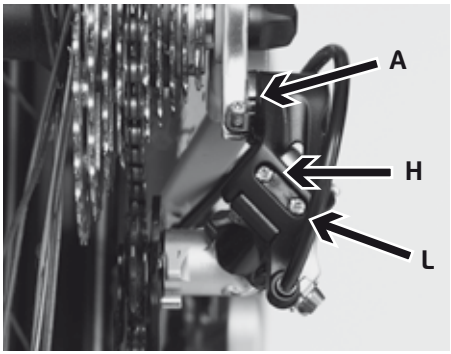
ASTUCE !

Lors du remplacement du dérailleur veillez à utiliser une chape de la même longueur que le modèle d'origine. Dans le cas contraire il pourrait y avoir des problèmes lors du changement de vitesses car la tension de la chaine pourrait être inadaptée.

Réglage des butées du dérailleur

Deux vis de butée empêchent le dérailleur d'aller au-delà du grand pignon vers les rayons ou en-deçà du petit pignon vers le cadre. Ces deux vis sont réglées par votre revendeur et ne devraient pas se dérégler en utilisation normale de votre E-Bike. Cependant en cas de chute du vélo, la patte de fixation du dérailleur peut se tordre et la course du dérailleur se dérégler. Contrôlez et éventuellement limitez alors la course du dérailleur en agissant sur la vis de butée. Ceci s'applique également en cas de remplacement de la roue arrière.

- Sélectionnez le plus petit pignon à l'aide du levier de vitesse droit .
- Regardez de l'arrière si le galet supérieur du tendeur de chaine est parfaitement aligné avec le petit pignon. Si le galet est trop excentré, il faudra revisser la butée correspondante.
- Les vis de butée sur le dérailleur sont souvent marquées « **H** » pour le petit pignon et « **L** » pour le grand.
- Enclenchez alors le plus grand pignon avec précaution, pour éviter que le chaine ne saute au-delà de la cassette vers les rayons. Lorsque la chaine est sur le grand pignon, poussez le dérailleur à la main en direction des rayons pour vérifier que sa course ne dépasse pas le grand pignon. Tournez pour cela la roue à la main.
- Si la chape du dérailleur touche les rayons ou la chaine saute au-delà du grand pignon il faudra limiter la course du dérailleur en agissant sur la vis « **L** ». Tournez la vis jusqu'à ce que la chaine ne saute plus et qu'il n'y ait plus de risque que la chape touche les rayons de la roue.
- Vérifiez maintenant la position de la cage du dérailleur par rapport aux pignons de la cassette. Entre le galet supérieur et le plus grand pignon il doit y avoir au minimum l'espace d'un ou deux maillons de chaine.
- Le réglage de cet écart s'effectue en agissant sur la vis **A** du dérailleur qui s'appuie sur la patte de fixation du dérailleur.



DANGER !

Le réglage du dérailleur est un travail réservé à un mécanicien averti. Des mauvais réglages peuvent gravement endommager le matériel. Si vous rencontrez des difficultés avec la transmission, contactez votre revendeur.

TRANSMISSION

TRANSMISSION À VITESSES INTÉGRÉES AU MOYEU

L'avantage d'une transmission à vitesses intégrées au moyeu réside dans sa simplicité d'utilisation. Toute la mécanique est intégrée au moyeu et est ainsi à l'abri de l'encrassement par la chaine. La chaine à d'ailleurs une plus grande durée de vie, à entretien égal, que sur une transmission à dérailleur. Un inconvénient est le rendement du pédalage légèrement inférieur. La transmission intégrée existe aussi en combinaison avec un dérailleur. Le freinage peut être à rétropédalage ou roue libre avec freins sur jante.

DANGER !

Entrainez-vous à l'utilisation de la transmission sur un terrain plat et dégagé, à l'écart de la circulation. Habituez-vous également au maniement des freins. Lors d'une utilisation en pleine circulation, une hésitation sur le maniement des vitesses ou des freins pourrait vous déconcentrer et avoir des conséquences graves.

Fonctionnement et conseils d'utilisation

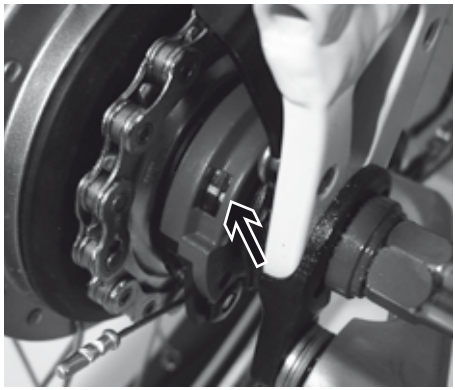
Le choix du rapport se fait par la poignée qui indique le rapport enclenché. Le moyeu Shimano 8 vitesses peut être actionné en pédalant. Lors du changement de vitesses avec un moyeu Shimano Alfine 11 vitesses ou un moyeu Rohloff, il convient de réduire un instant la force de pédalage avant de changer de rapport.

Réglage de la transmission intégrée

Les ordres de changement de rapport sont transmis par des câbles. Les réglages diffèrent selon le type de moyeu monté. N'hésitez pas à consulter votre revendeur en cas de besoin.

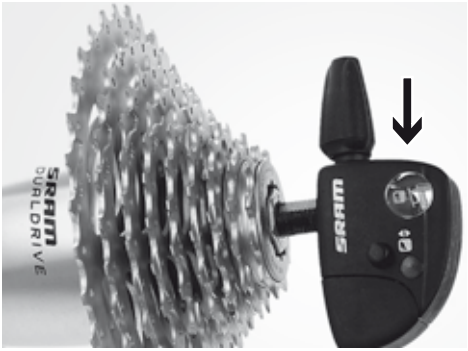
MOYEU SHIMANO 8 À VITESSES INTÉGRÉES

- Enclenchez le 4ème rapport.
- Vous devez alors aligner les deux repères situés sur le moyeu. La petite vis de réglage permet d'agir sur la tension du câble. En serrant la vis, le repère situé sur le moyeu tournera vers l'avant dans le sens de la marche, en desserrant la vis, le repère tournera dans l'autre sens.



MOYEU DUALDRIVE

- Enclenchez le rapport intermédiaire.
- Alignez le repère jaune visible dans la fenêtre du boitier Clickbox en tournant la vis de réglage.



MOYEU ROHLOFF

Reportez-vous aux conseils d'utilisation et d'entretien du manuel Rohloff fourni avec votre vélo.

MOYEU NUVINCI

Reportez-vous aux conseils d'utilisation et d'entretien du manuel NuVinci fourni avec votre vélo.

CHAINE

ENTRETIEN DE LA CHAINE

La chaine fait partie des pièces d'usure normale de votre E-Bike mais un bon entretien peut en prolonger la durée de vie. Le nettoyage et graissage de la chaine est essentiel, notamment après avoir roulé sur chaussée humide. Ce qui importe n'est pas tant la quantité de graisse appliquée qu'un graissage uniforme et effectué régulièrement.

- Nettoyez régulièrement la chaine avec un chiffon propre et sec pour la débarrasser des impuretés et résidus de graisse qui se sont accumulés entre les maillons.
- Appliquez sur les maillons bien nettoyés un peu d'huile de chaine ou de cire. La cire est un lubrifiant très efficace qui s'encrasse moins que l'huile et est particulièrement adaptée aux vélos Riese & Müller.
- Tournez le pédalier et appliquez l'huile ou la cire au niveau des galets du tendeur de chaine. Tournez ensuite plusieurs fois le pédalier pour lubrifier l'ensemble de la chaine. Laissez reposer quelques minutes pour que le graissage pénètre bien dans les maillons de la chaine.
- Vous pouvez ensuite essuyer le surplus d'huile ou de cire avec un chiffon doux pour éviter que ce dernier ne gicle lors du pédalage.

CONSEIL !

Par respect de l'environnement, n'utilisez que des lubrifiants biodégradables car lors de l'utilisation de votre vélo, des résidus de graisse peuvent se retrouver projetés sur le sol et dans la nature, surtout en cas de pluie.

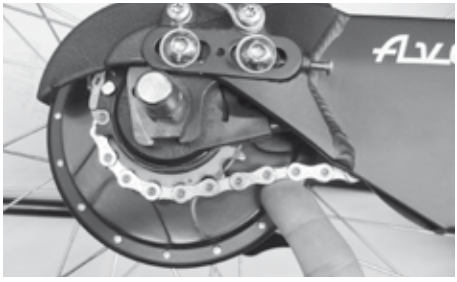
USURE DE LA CHAINE

Les chaines des vélos équipés de dérailleurs peuvent atteindre leur niveau d'usure maximale vers 1500 à 3000 km. Une chaine en mauvais état peut avoir des conséquences sur le passage de vitesses et peut éventuellement dégrader les galets du tendeur de chaine. Un remplacement de ces pièces est bien plus onéreux qu'un remplacement de la chaine. Procédez donc régulièrement au remplacement de la chaine.

CONTRÔLE DE LA TENSION DE CHAINE

Sur des vélos à moyeu à vitesses intégrées et sans tendeur de chaine il faut contrôler régulièrement, et le cas échéant régler, la bonne tension de la chaine. Une chaine pas assez tendue pourrait sauter ou taper contre le cadre ou les bases arrières et faire des bruits de frottement. Une chaine trop tendue se détériore beaucoup plus vite. Vérifiez régulièrement la tension de la chaine :

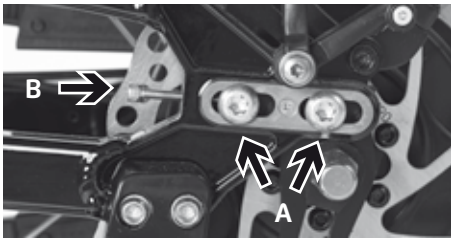
- Appuyez avec l'index sur la chaine (attention à la graisse). La chaine devrait pouvoir s'enfoncer et se détendre de quelques millimètres.
- Si la chaine s'enfonce plus que cela ou qu'en roulant elle tape contre les bases arrières elle n'est pas suffisamment tendue.



• Soulevez la roue arrière et éteignez le moteur Bosch. Tournez doucement le pédalier à la main. Si vous ressentez une résistance trop forte ou irrégulière la chaine est trop tendue.

RÉGLAGE DE LA TENSION DE CHAINE

• Sur des modèles à frein à rétropédalage il faut en premier lieu desserrer les vis de fixation du bras de freinage.
• Sur des modèles qui ne disposent pas de supports d'axe de roue réglables il faudra desserrer légèrement les écrous de blocage de l'axe. Sur des modèles à embases réglables, il faut desserrer de quelques tours les vis de fixation **A**.



• Sur des modèles sans réglage de la tension de chaine sur le support de l'axe arrière, tirez la roue vers l'arrière, puis resserrez légèrement les écrous de fixation de l'axe. Sur des modèles disposant de supports d'axe de roue réglables, tournez les deux vis de réglage **B** de part et d'autre de la roue du même nombre de tours. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre vous tendez la chaine, dans l'autre sens vous la détendez.
• Vérifiez à nouveau la tension de la chaine avec la manivelle du pédalier dans différentes positions.
• Vérifiez que la roue arrière soit bien alignée dans l'axe du vélo.
• Resserrez les vis **A** et, le cas échéant, refixez le bras du frein à rétropédalage.

Vérification de la transmission et du freinage

En réglant la tension de la chaine vous modifiez la position de la roue arrière. Vérifiez que les patins de freins soient bien alignés avec les flancs de la jante. Reportez-vous à la page 30.

DANGER !

Un montage mal effectué peut entrainer des dysfonctionnements de la transmission ou du freinage. Après le réglage de la tension de la chaine, vérifiez systématiquement le bon fonctionnement de la transmission et des freins.

REMPLACEMENT DE LA CHAINE

Le remplacement de la chaine nécessite un certain savoir-faire et certains outils spécifiques car les chaines récentes ne disposent pas toujours d'un maillon d'attache rapide. Sur demande, votre revendeur vous montera la chaine parfaitement adaptée à la transmission de votre E-Bike.

DANGER !

Une chaine mal montée peut casser et entrainer une chute. Faites effectuer le contrôle et remplacement de la chaine par votre revendeur spécialisé.

ROUES ET PNEUS

Les roues du vélo constituent le lien avec la route et sont fortement sollicitées par le poids du pilote et du chargement ainsi que l'état de la chaussée. Les roues sont montées avec soin dans nos ateliers et parfaitement dévoilées. Il n'est cependant pas rare, et pas anormal, qu'après les premiers kilomètres un léger voile puisse apparaître. Après un rodage d'environ 200 à 400 kilomètres, contactez votre revendeur pour faire recentrer les roues. Par la suite il vous faudra contrôler régulièrement l'état des roues, mais en utilisation normale elles ne devraient plus se voiler.

MONTAGE D'UNE ROUE

Une roue est composée d'un moyeu, d'une jante et de rayons. Sur la jante on monte un pneu et on y introduit une chambre à air. Pour protéger la chambre à air des irrégularités de la jante il faut poser une bande de protection appelé fond de jante.

PRESSION DES PNEUS

Les pneus assurent l'adhérence nécessaire sur la chaussée pour accélérer, freiner ou tourner en virage. De bons pneus assurent également un bon rendement. Pour assurer sa fonction avec efficacité et le moins de risque de crevaison, le pneu doit toujours être gonflé à la bonne pression. La chambre à air d'un pneu sous gonflé peut pincer sur la jante en cas de fort impact (trottoir pas exemple) et se déchirer, conduisant à une crevaison. La pression préconisée par le constructeur est marquée sur le flanc du pneu en Bar et PSI.

CONSEIL !

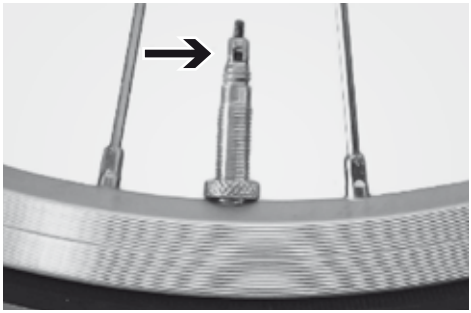
La bonne pression des pneus assure sécurité, confort et longévité du matériel. Contrôlez la pression régulièrement et regonflez si nécessaire. Les vélos Riese & Müller sont tous (sauf blueLABEL) dotés de suspension intégrale, vous pouvez donc gonfler les pneus jusqu'à la pression maximale préconisée, cela vous assurera le meilleur rendement et la meilleure maniabilité.

DANGER !

Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale indiquée sous risque d'éclatement. Le pneu pourrait également déjanter et provoquer une chute.

CHAMBRE À AIR ET VALVE

Les pneus et la jante seuls ne sont pas étanches et l'utilisation d'une chambre à air est indispensable. Elle est gonflée par une valve. Sur les E-Bikes Riese & Müller on utilise des valves Presta (ou Sclaverand) comme sur les vélos de course. Avant d'utiliser une pompe pour gonfler la chambre, il faudra dévisser le petit embout de quelques tours et appuyer brièvement dessus pour faire s'échapper un peu d'air.



Revissez ensuite le corps de la valve pour éviter que de l'air ne s'en échappe lentement. Contrôlez le bon serrage de l'embout en essayant de l'enfoncer doucement. Ne forcez jamais une valve à travers la jante si son diamètre n'est pas adapté. Veillez à positionner la valve bien droite !

VÉRIFICATION DES PNEUS

Vérifiez régulièrement l'état des pneumatiques. Si le profil est usé ou les flancs ont tendance à craqueler, il faut remplacer le pneu. Si possible, effectuez le remplacement du pneu en intérieur pour éviter que de l'humidité ou des impuretés ne viennent s'insérer entre la chambre et le pneu. Remplacez systématiquement le fond de jante s'il est abîmé. Un problème sur un pneumatique peut, dans le pire des cas, conduire à une chute ou un accident !

ROUES ET PNEUS

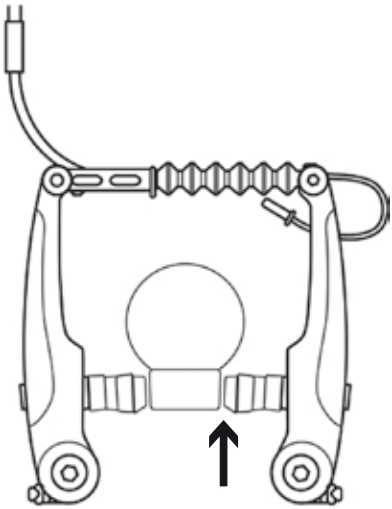
EQUILIBRE DES ROUES ET TENSION DES RAYONS

Les rayons assurent la liaison entre la jante et le moyeu en son centre. Ils doivent être tendus de façon homogène pour éviter le voilage des roues. Si la tension d'un ou plusieurs rayons devait être modifiée, par une casse ou un choc trop violent, l'équilibre de la roue ne serait plus assuré et un voile de la jante pourrait apparaitre. Ce voile pourrait avoir des conséquences sur le comportement de votre E-Bike avant même que vous ne vous en aperceviez. Par exemple, le contact des patins de freins avec la jante ne serait plus simultané et régulier et l'efficacité du freinage remise en cause.

Vérifiez donc de temps en temps l'équilibre de chaque roue. Pour cela, soulevez le vélo et faites tourner la roue à la main. Regardez l'espace entre le patin de frein et la jante. Il ne doit pas varier de plus d'un millimètre. Dans le cas contraire, contactez votre revendeur pour faire dévoiler la roue.

DANGER !

Ne roulez jamais avec des roues voilées. En cas de déséquilibre important de la roue, les patins de freins pourraient manquer la jante et s'insérer directement dans les rayons, ce qui provoquerait le blocage instantané de la roue. Risque de chute grave !



CONSEIL !

Le dévoilage d'une roue est un travail de précision qu'il faut impérativement confier à un spécialiste.

FIXATION DES ROUES

Les roues sont fixées aux pattes du cadre par leur axe. L'axe est maintenu au cadre par des écrous ou un système de serrage rapide.

Malgré la facilité d'utilisation des leviers de serrage rapide pour la fixation des roues, il y a encore parfois des accidents causés par une mauvaise manipulation.

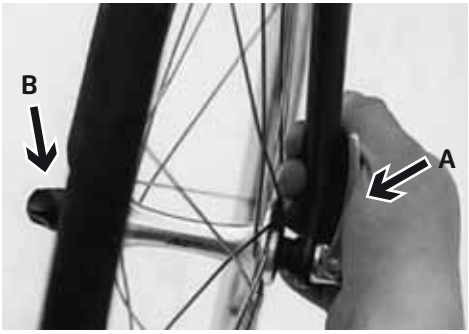
AXE TRAVERSANT

Certains modèles Riese & Müller sont dotés d'un axe traversant pour la fixation de la roue avant. Lisez les conseils d'utilisation dans le manuel utilisateur du fabricant de la fourche qui vous a été remis avec votre vélo. Respectez le couple de serrage de l'écrou de blocage de l'axe (voir page 83).

SYSTÈME DE SERRAGE RAPIDE

Le système de serrage rapide se compose principalement de deux éléments :

- Un levier **A** situé du côté du moyeu. Il assure le serrage suffisant.
- Un écrou de blocage **B** monté sur le côté opposé de l'axe. Avec cet écrou vous réglez le pré-serrage.

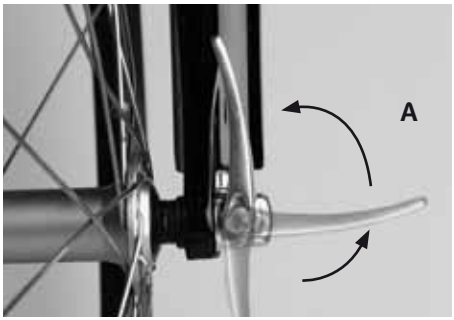


DANGER !

Ne roulez jamais avec un vélo dont vous n'avez pas contrôlé l'état de fixation des roues avant de partir. Si une roue se détache du cadre en roulant, il y a un grand risque de chute ou d'accident.

Utilisation du système de serrage rapide

- Ouvrez le levier A. Vous devriez alors pouvoir lire l'inscription « Open ».
- Pour refermer, poussez le levier de telle façon que l'inscription « Close » soit lisible de l'extérieur. Le levier doit pouvoir bouger sans quasiment aucune résistance jusqu'à la moitié de sa course, ensuite le serrage de l'axe commence à se faire sentir.
- A partir de la seconde moitié de la course du levier, la résistance doit augmenter progressivement. Vers la fin le levier ne se manipule que difficilement. N'utilisez que la paume de la main pour pousser sur le levier. En position finale, le levier doit être orienté parallèlement au vélo, il ne doit pas dépasser sur le côté.



CONSEIL !

Les roues ou composants fixés par un système de serrage rapide peuvent être plus facilement volés. Sécurisez ces éléments éventuellement par un antivol supplémentaire si vous garez votre vélo.

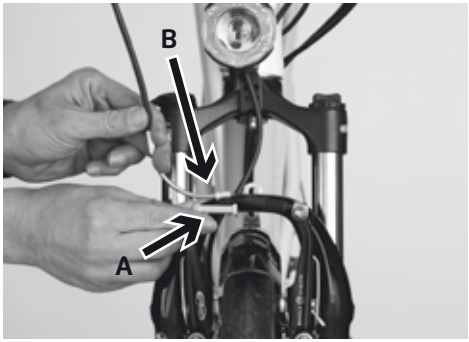
- Vérifiez le serrage en essayant de tourner le levier en position fermée. Si le levier tourne autour de l'axe alors qu'il est en position fermée, il n'est pas assez serré et la roue n'est pas suffisamment maintenue. Vous devez alors rouvrir le levier et augment le pré-serrage. Pour cela tournez l'écrou **B** d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre, tout en maintenant le levier de serrage rapide.

- Repositionnez le levier en position fermée et vérifiez le serrage correct. Si le levier ne peut plus tourner autour de l'axe, la tension est suffisante.
- Vérifiez le bon maintien de la roue : soulevez la roue de quelques centimètres du sol et donnez un coup sec avec la main sur le pneu. Si la roue ne sort pas de ses pattes de fixation c'est qu'elle est bien en place.

RÉPARATION D'UNE CREVAISON

PRÉPARATION AU DÉMONTAGE DE LA ROUE
Avant de pouvoir démonter la roue dont le pneu est crevé, il faut procéder à quelques opérations préparatoires qui dépendent du modèle de votre E-Bike.

Décrochage des freins V-Brake
Les bras du frein V-brake doivent être décrochés. Pour cela rapprochez les deux bras **A** en les serrant entre le pouce et l'index d'une main puis décrochez le câble de frein en sortant l'embout du tube courbé **B** de son embase de l'autre main. Si le câble de frein est trop tendu, il peut être nécessaire de visser un peu la roue moletée pour le détendre .



FREINS À DISQUES
Respectez les indication fournies page 28 lors du démontage d'une roue munie d'un frein à disque.

CONSEIL !

Le démontage et remontage d'une roue de vélo à assistance électrique peut s'avérer un peu plus compliqué que ce dont vous aviez peut être l'habitude. Il est recommandé de vous entrainer à cette opération avant de prendre la route pour la première fois. Lisez attentivement les instructions décrites dans les pages suivantes. En cas de problème adressez-vous à votre revendeur ou à Riese & Müller.

RÉPARATION D'UNE CREVAISON

FREINS HYDRAULIQUES MAGURA

Reportez-vous aux conseils d'utilisation et d'entretien du manuel Magura fourni avec votre vélo.

MOYEU ROHLOFF

Reportez-vous aux conseils d'utilisation et d'entretien du manuel Rohloff fourni avec votre vélo.

TRANSMISSION À CHAINE

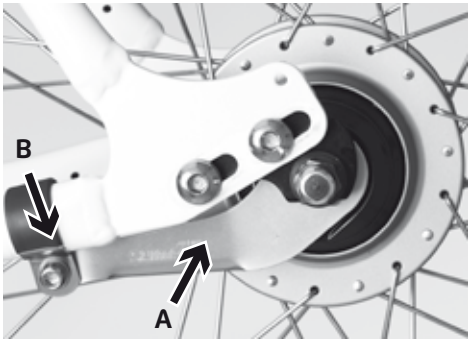
Avant démontage de la roue arrière avec une transmission à dérailleur de chaine, vous devez sélectionner le plus petit pignon de la cassette pour que le dérailleur vous gêne le moins possible

MOYEU SHIMANO À VITESSES INTÉGRÉES

- Sélectionnez la première vitesse.
- Desserrez l'écrou de l'axe.
- Retirez la roue arrière du cadre vers le bas.
- Tournez la bague de fixation **F** dans le sens antihoraire puis retirez le levier **G** de changement de vitesses de l'axe.

MOYEU À RÉTROPÉDALAGE

Le bras de freinage **A**, qui s'oppose à la force du freinage assurée par le rétropédalage, doit être détaché du cadre. Dévissez le boulon **B**.



TRANSMISSION SRAM DUALDRIVE

Avant la dépose de la roue, procédez au démontage du boitier Clickbox.

- Appuyez sur le bouton noir du corps du boitier Clickbox et retirez celui-ci.
- Dans l'axe se trouve une tige de poussée. Veillez à ne pas la perdre.
- Notez la position des rondelles et des écrous de l'axe.

DÉMONTAGE D'UNE ROUE ÉQUIPÉE D'UN SERRAGE RAPIDE

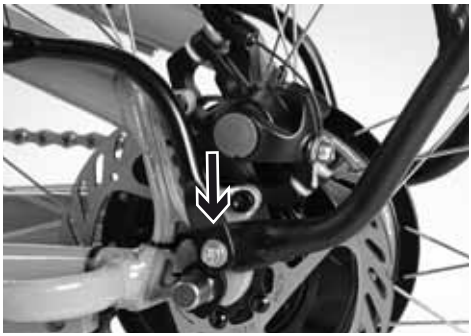
Ouvrez le levier de serrage rapide tel que décrit en page 45.

- Pour faciliter la dépose de la roue, vous devez tirez à la main le corps du dérailleur ou le tendeur de chaine Rohloff légèrement vers l'arrière. Soulevez ensuite légèrement l'arrière de votre E-Bike et poussez doucement la roue vers le bas.

RÉPARATION D'UNE CREVAISON

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE SUR BLUELABEL TRANSPORTER

Pour le démontage puis remontage de la roue arrière, il est préférable de détacher la fixation arrière du porte-bagages, pour accéder plus facilement aux écrous de l'axe de roue. Resserrez ensuite les fixations du porte-bagage avec un couple de 5 Nm.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE SUR AVENUE HYBRID II HARMONY

Lors d'une crevaison arrière en cours de route, il est conseillé de ne pas démonter la roue arrière mais de procéder de la façon suivante :

- Desserrez le levier de serrage rapide sur le cylindre de frein gauche du frein arrière.
- Sortez le flanc gauche du pneu de la jante et tirez sur la chambre à air.
- Dévissez l'écrou gauche de l'axe de roue.
- Dévissez les deux vis de fixation du support réglable gauche de l'axe de roue.
- Retirez le support réglable de l'axe de roue en biais vers l'arrière et vers le haut. L'espace ainsi dégagé permet de retirer la chambre à air et de procéder ainsi à son remplacement.
- Une autre alternative est de commencer par démonter le boitier Harmony (voir les instructions dans le manuel utilisateur NuVinci) puis de retirer la chaine du pignon. Veillez à remonter le boitier Harmony exactement dans la même position qu'initialement.

RÉPARATION D'UNE CREVAISON

DÉMONTAGE DU PNEU

- Dévissez le bouchon de la valve et la rondelle de maintien. Laissez échapper l'air entièrement.
- Appuyez sur le flanc du pneu pour le décoller du bord de la jante. Faites ceci sur l'ensemble du pneu pour faciliter le démontage.
- Appliquez les démonte-pneus de part et d'autre de la valve et faites levier pour sortir le flanc du pneu de la jante. Maintenez l'un des démonte-pneus dans cette position.
- Vous pouvez maintenant extraire entièrement la chambre à air du pneu. Veillez à ne pas coincer la valve sur la jante ou à abîmer la chambre à air.

RÉPARATION DE LA CHAMBRE À AIR ET VÉRIFICATIONS

- Réparez la chambre en vous conformant au mode d'emploi du kit de réparation (rustines).
- Enlevez entièrement le pneu de la jante pour contrôler l'état du fond de jante. La bande de protection doit couvrir l'ensemble des têtes de rayon et ne présenter aucun signe de déchirure. Si vous avez des doutes sur l'état du fond de jante, contactez votre revendeur.

MONTAGE DU PNEU

- Lors du remontage du pneu, veillez à ne pas laisser pénétrer des impuretés (sable, gravillons, …) à l'intérieur du pneu et à ne pas abîmer la chambre à air.
- Posez la jante à l'intérieur du pneu puis poussez l'ensemble du flanc du pneu par-dessus le rebord de la jante. Ceci doit pouvoir s'effectuer sans outils pour tous les pneumatiques. Insérez la valve dans le trou de la jante.
- Gonflez légèrement la chambre pour lui faire retrouver sa forme ronde. Insérez toute la chambre à l'intérieur du pneu en veillant à ne pas faire de plis ou vriller la chambre.

- Continuez le montage du côté opposé à la valve. Poussez l'ensemble pneu et chambre par-dessus le rebord de jante en veillant à ne pas coincer la chambre à air. Poussez toujours la chambre vers l'intérieur du pneu avec votre pouce.
- Travaillez régulièrement avec les deux mains sur le pourtour de la jante. Avant de terminer la section restante, tirez fermement le pneu vers le bas pour faire descendre le flanc du pneu au fond du rebord de jante sur toute la partie déjà montée.

Cela vous facilitera le montage pour les derniers centimètres du pneu.

- Vérifiez une nouvelle fois la position de la chambre qui ne doit pas risquer d'être pincée. Avec les paumes des mains poussez fortement le flanc du pneu pour enclencher la dernière section par-dessus le rebord de la jante. Si ce n'est pas possible avec les mains, vous pouvez utiliser les démonte-pneus pour faire levier, tout en veillant à ne pas abîmer la chambre à air.
- Poussez le corps de la valve vers l'intérieur du pneu pour éviter de pincer la chambre entre le pneu et la jante.

- Vérifiez la position de la valve, elle doit être parfaitement droite. Si ce n'est pas le cas il faudra redémonter le flanc du pneu pour ajuster la position de la chambre à air par rapport à la jante. Après la moitié du gonflage, faites rouler la roue au sol pour éviter de pincer la chambre et ainsi bien positionner le pneu
- Finissez le gonflage jusqu'à la pression désirée. La pression maximale admissible est souvent indiquée sur le flanc du pneu .
- Vérifiez le bon positionnement du pneu sur la jante grâce au repère circulaire indiqué sur le pneu. L'écart avec le rebord de jante doit être régulier sur l'ensemble du pneu.

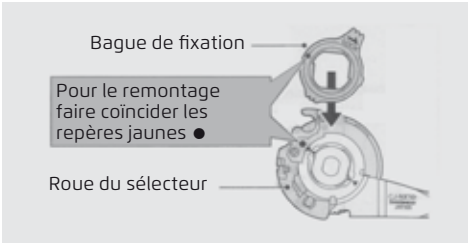
RÉPARATION D'UNE CREVAISON

REMONTAGE DE LA ROUE

Les pages suivantes abordent le remontage de la roue arrière pour tous les E-Bikes Riese & Müller dans un seul chapitre. Veuillez lire l'ensemble du chapitre même si, selon votre modèle de vélo, toutes les étapes ne sont pas forcément à réaliser. D'une manière générale, le remontage de la roue s'effectue dans l'ordre inverse des opérations de démontage.

FIXATION DU LEVIER DE CONNEXION DU SÉLECTEUR DE VITESSE

Sur les vélos à moyeu Shimano à vitesses intégrées il faut fixer le levier de connexion de passage de vitesses avant de remonter la roue arrière. La bague de fixation doit être tournée dans le sens des aiguilles d'une montre pour le verrouillage. Veillez à sélectionner la première vitesse à la poignée et à faire coïncider les repères de couleur.

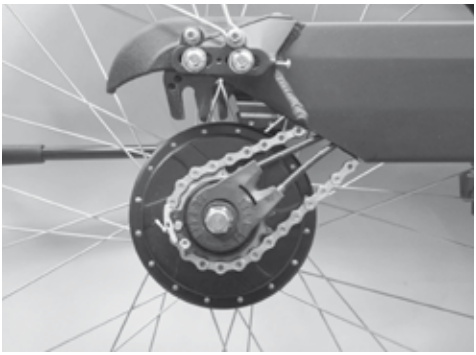


POSITIONNEMENT DE LA CHAINE ET MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

- Sur des vélos équipés de dérailleurs ou tendeurs de chaine, tirez celui-ci vers l'arrière et positionnez la chaine sur le plus petit pignon.

- Positionnez la roue pour que l'axe s'insère dans les supports de roue.

- Sur des vélos à carénage de chaine vous devez engager la roue arrière tel qu'illustré ci-dessous et positionner la chaine sur le petit pignon.



- Veillez à ce que le levier du sélecteur de vitesse soit positionné en diagonale vers le haut. Le bout de levier doit se situer environ à mi-hauteur entre l'aller et le retour de la chaine.
- Positionnez la roue arrière dans ses supports d'axe de roue et tirez-la au maximum vers l'arrière. Veillez à ce que la chaine soit bien positionnée sur le plateau et le pignon.

DANGER !

Un mauvais remontage peut entrainer un dysfonctionnement des freins ou de la transmission. Vérifiez systématiquement après le remontage d'une roue le bon fonctionnement du freinage et du changement de vitesses.

POSITION DE LA ROUE, TENSION DE LA CHAINE

- Vérifiez que la roue soit bien centrée et que la tension de la chaine soit suffisante. Toutes les instructions pour régler la tension de la chaine se trouvent page 41.
- Veillez à ce que la chaine soit bien positionnée sur le plateau avant. Reportez-vous éventuellement à la page 41.

SERRAGE DES ÉCROUS

- Serrez les écrous de l'axe ou le levier de serrage rapide comme indiqué (voir couple de serrage en page 76).
- Sur des vélos à rétropédalage, fixez le bras de freinage sur le cadre. Serrez avec un couple de 4 à 6 Nm.

VÉRIFICATION DES FREINS

- Réenclenchez le guide du câble de frein sur le bras ou revissez le serrage de câble.
- Vérifiez le bon positionnement des patins ou de freins (notamment après le réglage de la tension de la chaine).
- Vérifiez qu'après le remontage, la surface de freinage sur la jante soit dépourvue de graisse ou autres corps gras.

MOYEU ROHLOFF

- Remontez les câbles de changement de vitesse sur le moyeu Rohloff (reportez-vous au manuel fourni par Rohloff).

JEU DE DIRECTION

FONCTIONNEMENT DU JEU DE DIRECTION

L'ensemble fourche, potence, cintre et roue avant est maintenu au cadre par le jeu de direction monté sur des roulements qui lui permettent de tourner. Les roulements doivent être facilement manipulables. Les irrégularités du sol et le chargement du vélo peuvent tasser les douilles de direction et conduire à un jeu trop important de la direction.

DANGER !

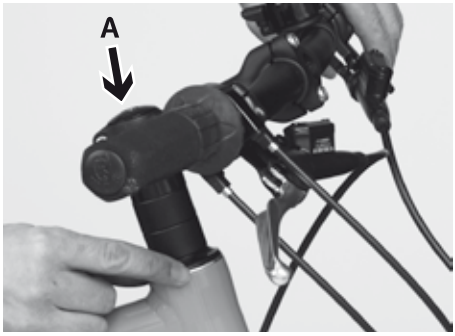
Un jeu de direction mal réglé entraînera de fortes contraintes sur la fourche et les roulements. Les roulements pourraient s'abîmer et dans le pire des cas la fourche pourrait casser, ce qui pourrait conduire à un accident et avoir de graves conséquences.

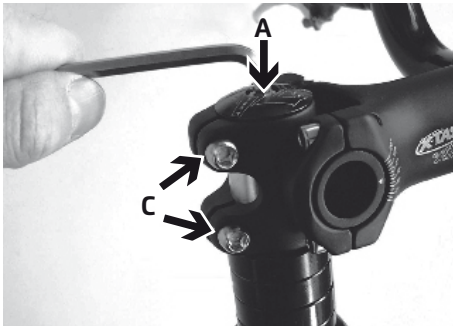
CONTRÔLE DU JEU DE DIRECTION

- Contrôlez l'état du jeu de direction en posant un doigt sur la cuvette supérieure du jeu de direction. De l'autre main serrez le frein avant et poussez le vélo d'avant en arrière
- Si la direction a un jeu trop important, la cuvette supérieure se décalera par rapport à la cuvette inférieure. Il faudra alors resserrer la vis **A** légèrement.
- Si les deux cuvettes ne bougent pas l'une par rapport à l'autre, vous devez contrôler que le jeu de direction ne soit pas trop serré. Soulevez le vélo par le cadre jusqu'à ce que la roue avant ne touche plus le sol. Tournez le cintre de droite à gauche, il ne doit y avoir aucun point dur sur l'ensemble de la course du guidon. Si ce n'est pas le cas, desserrez légèrement la vis **A**.
- Puis desserrez les vis **C** et tirez la potence légèrement vers le haut (éventuellment par rotation). Resserrez les vis **C** et contrôlez à nouveau le serrage du jeu de direction.
- Après réglage du jeu de direction, resserrez les vis **C** de fixation de la potence (couple de serrage 12 à 14 Nm).

ATTENTION !

Le réglage d'un jeu de direction est une opération nécessitant un certain savoir-faire. Vous devriez toujours confier cette opération à un professionnel.





RÉGLAGE DU JEU DE DIRECTION SUR KENDU ET LOAD

Sur la potence du Kendu ou du Load il y a 4 vis de fixation **D** à desserrer avant de pouvoir ajuster le jeu de direction.

- Inclinez la potence vers l'arrière et desserrez les 4 vis de fixation de la potence de quelques tours.
- Vous pouvez alors régler le jeu de direction. Utilisez de préférence une longue clé allen que vous pourrez introduire dans le tube de direction après avoir retiré le cintre.
- Resserrez ensuite les 4 vis de blocage (couple de serrage 7 à 9 Nm).

ECLAIRAGE

Sur tous les E-Bikes Riese & Müller, la lumière s'allume et s'éteint depuis le panneau de commandes au guidon.

RECHERCHE DE PANNES

- Suivez le cheminement du câble pour vérifier qu'il ne soit pas endommagé. Vérifiez tous les contacts. Les prises peuvent être oxydées par le sel ou la pluie. Débranchez et rebranchez les différentes prises.
- Vérifiez la polarité, le câble clair est le câble de masse.

RÉGLAGE DU PHARE AVANT

- Le centre du faisceau lumineux généré par le phare doit tomber sur la chaussée au maximum à 10 m devant le vélo.
- Pour le réglage, desserrez une des vis de fixation et inclinez le phare vers le haut ou le bas pour éloigner ou rapprocher le faisceau. Resserrez alors la vis.

DANGER !

N'utilisez jamais votre vélo si le système d'éclairage n'est pas entièrement fonctionnel. Dans l'obscurité les autres usagers de la route pourraient ne pas vous voir, ou vous-même auriez du mal à discerner d'éventuels obstacles sur la chaussée et un accident pourrait survenir !

TRANSPORTE DE BAGAGES

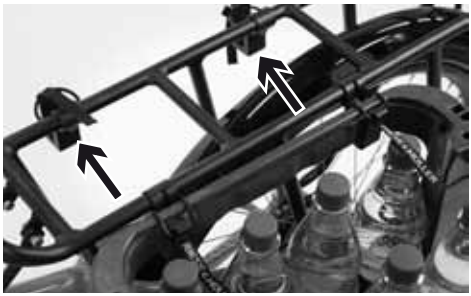
PORTE-BAGAGES POUR SYSTÈME RACKTIME SNAP-IT

Les modèles Avenue II, Delite II et tous les modèles blueLABEL, sauf Transporter permettent la fixation du système Snap-it de chez Racktime (voir www.racktime.com). Ce système facilite la fixation de corbeilles ou sièges enfants. Respectez cependant la charge maximum admissible (voir page 6).

PORTE-BAGAGES DU TRANSPORTER

De par sa longueur, le porte-bagages du blueLABEL Transporter offre de multiples possibilités de transport. Vous pouvez par exemple monter deux sacoches latérales et un siège enfant ou encore deux sièges enfants l'une derrière l'autre.

Le porte-bagages est muni de 4 crochets, qui permettent par exemple le transport de caisses de boissons. Les caoutchoucs permettent d'éviter que le chargement ne se décroche des crochets en cours de route. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les crochets peuvent se tourner vers l'intérieur du porte-bagages (c'est pour cette raison qu'ils ne sont pas serrés au maximum).



ATTENTION !

Avant chaque départ, assurez-vous de la sécurité du chargement. Il est également possible de ne transporter qu'une seule caisse de boissons sur le côté gauche, néanmoins prenez garde au déséquilibre du vélo du à la répartition inégale du chargement. Si vous transportez des casiers de bouteilles vides, prenez soin de les sécuriser davantage car à grande vitesse les inégalités du sol pourraient faire sauter les bouteilles en dehors de leurs emplacements.

TRANSPORT D'ENFANTS OU DE BAGAGES

Avant chaque départ avec votre E-Bike chargé de bagages ou muni d'un siège enfants, vérifiez les points suivants :

- La corbeille ou le siège sont-ils bien fixés ?
- L'enfant est-il bien attaché ou les bagages suffisemant arrimés ?
- La charge totale admissible n'est-elle pas dépassée ?
- L'enfant porte-il bien son casque avant même d'être assis dans le siège ? Vous-même, portez-vous bien votre casque ?
- Est-il certain que rien ne pourra s'insérer dans les rayons en roulant ?
- La pression des pneus est-elle suffisante ? Sinon vous risqueriez une crevaison par pincement de la chambre à air sur la jante.

DANGER !

Ne partez pas si l'un des points mentionnés ici n'est pas vérifié. Une corbeille, ou pire un siège enfant peuvent se détacher et causer de graves accidents s'il ne sont pas correctement fixés au vélo.

ATTENTION !

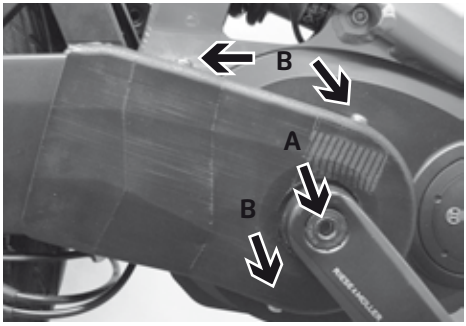
A pleine charge, le comportement du vélo est modifié. Notamment la distance de freinage est augmentée. Augmentez progressivement le chargement pour vous familiariser avec le comportement du vélo chargé.

AVENUE HYBRID II - TRANSMISSION CARÉNÉE

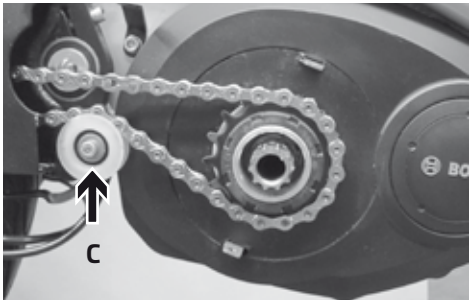
Sur le Avenue hybrid II la chaine circule dans un carénage à droite du bras oscillant. Elle est ainsi protégée des salissures et sa durée de vie augmentée. Par ailleurs, un tendeur de chaine monté sur le bras oscillant assure en permanence une tension correcte de la chaine, même lorsque la suspension travaille.

PARTIE AVANT DU CARÉNAGE DE CHAINE ET TENDEUR DE CHAINE

En cas de remplacement de la chaine, du plateau ou du galet tendeur de chaine il faut démonter la partie avant du carénage de la chaine.

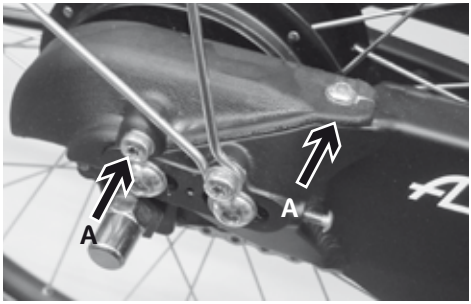


- Dévissez la vis de fixation **A** de la manivelle droite, et retirez la manivelle avec un outil adapté.
- Dévissez les trois vis de fixation **B** et retirez le carénage de chaine.
- Le galet tendeur de chaine **C** est maintenant accessible. La chaine doit toujours être correctement positionnée sur le galet du tendeur de chaine.



PARTIE ARRIÈRE DU CARÉNAGE DE CHAINE

La partie arrière du carénage de chaine NE DOIT PAS être démontée pour un simple démontage de la roue. Par contre, si vous devez régler l'indexation des vitesses intégrées au moyeu Shimano, il faudra retirer ce carénage. Dévissez les deux vis **A** et retirez la partie arrière du carénage de la chaine.



AVENUE HYBRID II - ANTIVOL INTÉGRÉ

Le Avenue hybrid II dispose d'un câble antivol intégré dans la partie gauche du cadre. L'embout du câble ne peut être retiré de la serrure que si la clé est enfoncée et tournée dans la serrure.

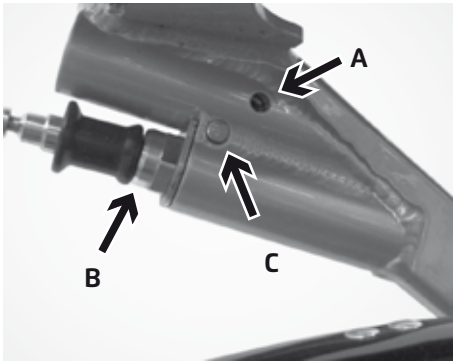
UTILISATION DE L'ANTIVOL

- Tirez sur le câble antivol pour le sortir du cadre.
- Insérez la clé dans la serrure et tournez-la.
- Insérez l'embout du câble dans la serrure puis verrouillez.

DÉMONTAGE, REMONTAGE DE LA SERRURE

Le serrure ne peut pas être démontée sans être détruite si elle est fermée à clé. En position ouverte le démontage ne pose pas de problème.

- Dévissez la vis de sécurité **A** du cylindre de la serrure et retirez le cylindre.
- Desserrez l'écrou **B** de quelques tours.
- Poussez la tige **C** vers le côté et tirez sur le câble pour l'extraire entièrement.
- Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse du démontage. Après avoir replacé la vis de sécurité il faudra resserrer l'écrou de blocage.



LOAD HYBRID – TRINGLERIE DE DIRECTION

RÉGLAGE DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION
La tringlerie de direction est correctement réglée au départ de nos ateliers. Cependant, si un ajustement du réglage s'avère nécessaire, suivez les instructions ci-dessous dans l'ordre.

Réglage du bras de levier de la direction
Desserrez les 4 vis de type M5 (**N**) du bras de levier de direction, appliquez du frein filet neuf. Le bras de levier doit être positionné le plus haut possible sur le fourreau de fourche. Il doit être orienté de telle façon à ne pas gêner la compression maximale de la fourche. Après avoir trouvé le bon réglage, resserrez les vis **N** (respectez le couple de serrage).

Réglage de la rotule de direction
Desserrez l'écrou de blocage **O** de type M8 et orientez la rotule de direction parallèle au levier. Resserrez ensuite l'écrou de blocage tout en maintenant la rotule de direction avec un outil adapté.

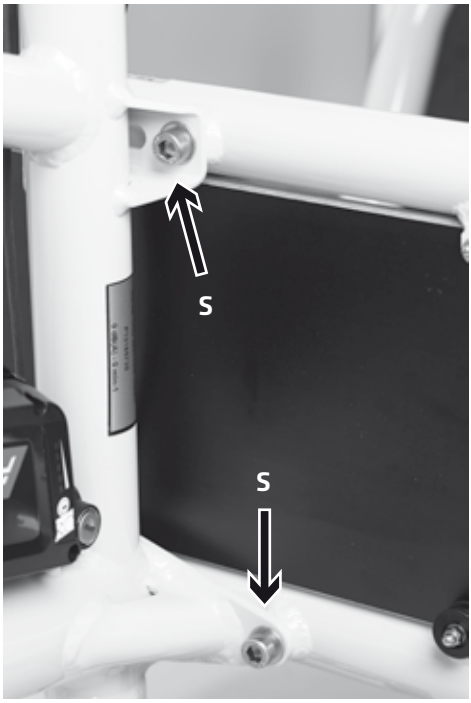
Réglage de la tringle de direction
Dévissez le boulon **P** de quelques tours. Ensuite vous pourrez ajuster le réglage de la tringle de direction en la faisant tourner dans le sens longitudinal. Le réglage doit être tel qu'en tournant le guidon au maximum vers la gauche, la tringle de direction ne fasse pas toucher le garde-boue et le pneu. En tournant à droite, la tringle ne doit pas toucher le cadre. Resserrez ensuite le boulon **P** (respectez le couple de serrage).

Réglage du cintre
Pour cette opération vous devez desserrer les 4 vis **E** et **F** (reportez-vous au paragraphe « Réglage du jeu de la charnière de potence »). Maintenez la roue avant bien alignée dans l'axe du vélo et orientez le cintre perpendiculairement, ensuite resserrez les vis **E** et **F** (respectez le couple de serrage).

LOAD HYBRID – DÉMONTAGE DU CADRE

Le cadre du Load hybrid est divisé en deux parties qui peuvent être séparées pour faciliter le transport ou le stockage du vélo.

- Dépliez la béquille centrale.
- Ouvrez les deux vis de fixation du levier de frein gauche pour pouvoir l'enlever du cintre. Débranchez le câble d'alimentation du phare avant, au niveau de la prise située sous la surface de chargement.
- Ouvrez le boulon **P** de la tringle de direction (voir page 62) et tirez sur l'embout pour le sortir de la tringle. Attachez la tringle de direction à la partie avant du cadre (avec une ficelle ou un collier plastique de type rilsan).
- Enlevez les 4 vis **S**. Cette opération est facilitée si vous êtes aidé par une deuxième personne qui maintient la partie arrière du cadre. La partie avant du cadre restera en équilibre sur la roue avant et la béquille centrale.
- Le remontage s'effectue en réalisant les opérations dans l'ordre inverse. Utilisez du frein filet neuf et respectez les couples de serrage. Après remontage effectuez un contrôle de fonctionnement sur les organes de sécurité, freins, éclairage et direction. Dans certains cas il faudra procéder à un nouveau réglage de la tringlerie de direction.



E-BIKES

MOTEUR BOSCH
Tous les modèles Riese & Müller et blue-LABEL sont dotés d'un moteur électrique Bosch. Toutes les informations importantes sont détaillées dans le manuel utilisateur Bosch qui vous a été remis avec votre vélo. Prêtez une attention particulière aux conseils d'utilisation de la batterie et du chargeur.

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ EUROPÉENNE
Votre nouvel E-Bike est livré avec un certificat de conformité européenne. Conservez-le soigneusement.

BATTERIE DU KENDU HYBRID
La batterie Bosch s'extrait du porte-bagages en tirant légèrement vers le haut en diagonale. Auparavant vous devez avoir décroché l'élastique du porte-bagages et déverrouillé la serrure **A** de la batterie sur le côté gauche du vélo. Prenez-soin de retirer la clé immédiatement de la serrure, sans cela, en pédalant vous pourriez heurter la clé avec le pied et la tordre.

BATTERIE DU CULTURE HYBRID
Le système Bosch est allumé par le bouton du tableau de commande au cintre. Sur le Culture hybrid on peut allumer le système également en appuyant sur le bouton On/Off de la batterie.

E-BIKES – AUTONOMIE PAR TEMPS FROID

Les composants électriques de votre E-Bike sont conçus pour fonctionner sans problème jusqu'à des températures de -10° C. Cependant vous devez connaitre quelques particularités liées au fonctionnement des batteries par grand froid.

La puissance d'une batterie est toujours exprimée par le fabricant à une certaine température. Dans notre cas il s'agit de la température ambiante de 23° C. A cette température la capacité annoncée de la batterie est disponible à 100 %.

Par temps froid, la résistance interne de la batterie augmente et fait diminuer sa capacité rélle. En hiver l'autonomie de votre E-Bike est donc plus réduite. Il s'agit d'un phénomène physique tout à fait normal qui ne constitue pas un dysfonctionnement. Lorsque vous utiliserez à nouveau la batterie à température ambiante, elle retrouvera sa capacité initiale. Aux alentours de 10° C l'effet de la baisse de capacité est inférieur à 10 % et vous ne ressentirez que très peu la diminution d'autonomie de votre vélo. Mais plus la température baisse, plus la diminution d'autonomie est importante, et ce de façon exponentielle.

Dans des cas extrêmes aux alentours de -10° C il est possible que la capacité effective de votre batterie ne soit que de 70 % de sa capacité normale.

Pour rouler par temps froid, nous vous recommandons de charger la batterie de nuit, à température ambiante et de rouler immédiatement après le montage de la batterie dans votre E-Bike. Il est alors important d'utiliser le courant de la batterie, donc de rouler avec assistance électrique (car en se déchargeant la batterie se réchauffe). Vous atteindrez alors, même par temps froid, une autonomie optimale.

Cependant en hiver prévoyez des trajets plus courts ou roulez avec un peu moins d'assistance pour ne pas être surpris en chemin par une batterie déchargée.

CONSEIL !

Si vous ne comptez pas utiliser votre E-Bike pour l'hiver, veuillez au préalable charger complètement la batterie. Effectuez ensuite un complément de charge tous les 3 mois.

E-BIKES – MODÈLES HS

Les E-Bikes rapides vous procurent une assistance électrique jusqu'à 45 km/h. Ils entrent dans la catégorie L1e des cyclomoteurs. Ce chapitre détaille les particularités de ces modèles, notamment les conditions d'utilisation particulières des E-Bikes Riese & Müller hybrid HS (HS = high speed).

DISPOSITIONS LÉGALES

Les dispositions légales diffèrent d'un pays à l'autre. Renseignez-vous sur les réglementations en vigueur dans votre pays. En France, les vélos à assistance électrique homologués jusqu'à 45 Km/h entrent dans la catégorie L1e des cyclomoteurs. A ce titre ils doivent être immatriculés (certificat et plaque d'immatriculation) et assurés en tant que cyclomoteur. Par ailleurs le conducteur doit disposer du BSR ou catégorie AM (ou supérieure) du permis de conduire. La plaque d'immatriculation doit être fixée sur le support prévu à cet effet sur le porte-bagages.

PORT DU CASQUE

Ici aussi la réglementation diffère d'un pays à l'autre. En Allemagne, même s'il est fortement recommandé, il n'y a pas d'obligation de port du casque. En France, le port du casque type cyclomoteur est obligatoire pour la conduite d'un vélo à assistance électrique immatriculé. Dans les autres pays francophones, renseignez-vous sur la législation en vigueur.

CIRCULATION

En ville ne circulez pas sur les pistes cyclables plus rapidement que des vélos traditionnels. Les autres usagers de la route auront du mal à estimer votre vitesse et peuvent, par leur comportement, vous mettre en danger. Même en circulant sur des bandes cyclables à droite sur le bord de la route vous serez perçus comme un vélo traditionnel et votre vitesse sera souvent sous-estimée.

RAPIDE SUR LA ROUTE

Lorsque vous roulez aussi vite qu'un cyclomoteur (environ 35 à 45 km/h) il est important de vous comporter comme un pilote d'un tel véhicule. Vous devez être conscient du fait que bien souvent les autres usagers de la route vont sous-estimer votre vitesse réelle car il vous voient comme un vélo traditionnel. Autant que possible, circulez au centre de la chaussée. Vous vous insérerez mieux dans la circulation et roulerez ainsi à la même vitesse que les autres usagers. En circulant au milieu de la chaussée vous faciliterez les changements de voie et garderez une distance de sécurité des véhicules garés le long de la route. Vous serez considéré comme un véhicule à part entière. Il est par ailleurs recommandé de circuler la lumière allumée pour être mieux vu en journée.

MODIFICATIONS SUR E-BIKES HS
(VÉHICULES IMMATRICULÉS)
Votre vélo est un véhicule dont les caractéristiques techniques sont fixées par le fabricant et homologuées ainsi. Il est par conséquent interdit de modifier certains composants de votre vélo sous peine de rendre votre véhicule non conforme au certificat d'homologation.

Les composants suivants peuvent en partie, sous certaines conditions, être remplacés :

Selle	Sans conditions
Poignées	Sans conditions
Potence / cintre	Uniquement potence et cintre homologués, dont les tailles ne dépassent pas les dimensions extérieures du véhicule (voir indications du certificat d'immatriculation).
Pneus	Pneus conformes au règlement ECE-R75, de même largeur et même diamètre (d'autres dimensions sont possibles, voir indications du certificat d'immatriculation)
Transmission	Le développement ne doit pas être augmenté (voir l'autocollant apposé sur le côté droit du cadre)
Freinage	Aucune modification n'est permise, les pièces d'usure peuvent être remplacées par des pièces équivalentes
Pédales	Sans conditions
Suspension av./ar.	N'utilisez que des fourches ou amortisseurs arrière montés en série par Riese & Müller pour votre véhicule

OBLIGATION
Nous insistons une nouvelle fois sur l'équipement obligatoire de votre E-Bike HS, notamment les catadioptres latéraux et le rétroviseur.

TRANSPORT D'ENFANTS
Le montage d'un siège enfant est autorisé sur un modèle rapide d'E-Bike HS. Cependant le transport d'enfants dans une remorque n'est pas autorisé.

TRANSPORT E-BIKES

ATTACHER VOTRE E-BIKE

Lorsque vous transportez votre E-Bike, vous devriez l'attacher systématiquement et le verrouiller par une chaine ou un antivol. Emportez toujours de quoi l'attacher lorsque vous partez en voyage avec votre E-Bike. Que ce soit dans le train ou transporté sur votre voiture, attachez le vélo ! Même à l'intérieur d'un véhicule spacieux tel qu'un minibus ou camping-car, vous devriez attacher votre E-Bike à une pièce solidaire de votre véhicule (par exemple à la fixation d'un siège du véhicule). La plupart des fabricants d'antivols de vélo ont à leur catalogue des prolongateurs bien adaptés à cela. Le vol à l'intérieur même d'un véhicule n'est malheureusement pas chose rare.

TRANSPORT EN TRAIN

Les compagnies ferroviaires françaises ou internationales ont depuis quelques années développé leur offre de services en matière de transport de vélo. Dans la plupart des trains vous pourrez emporter votre E-Bike sans problème. Renseignez-vous auprès de la compagnie pour les formalités. Il est souvent conseillé de réserver une place pour votre vélo, notamment en été, le nombre de places disponibles pour les vélos dans chaque train pouvant être limité. Détachez tous les accessoires (sacoches, ordinateur de bord, bouteilles d'eau, trousses de secours ou à outils, ...) pour éviter les dégradations et le vol. Vous faciliterez également la montée à bord et la descente du train. Attachez votre vélo et sécurisez-le par un antivol !

TRANSPORT EN AVION

Les vélos à assistance électrique ne peuvent pas être transportés en avion car les batteries Li-Ion de grande capacité utilisées sur les vélos Riese & Müller sont considérées comme des matières dangereuses dont le transport aérien est interdit.

TRANSPORT SUR LE TOIT D'UNE VOITURE

Tous les vélos Riese & Müller peuvent être transportés sur le toit d'une voiture. Les porte-vélos des marques Thule ou Altera sont particulièrement bien adaptés, la fixation du vélo ne pose alors aucun problème. Bien entendu il existe sur le marché de nombreux autres fabricants proposant des porte-vélos adapté aux vélos Riese & Müller. Si vous êtes intéressé par l'un de ces produits il est conseillé de faire procéder à un essai de montage avant achat. Veillez notamment à ce que les fixations sur le cadre enserrent bien le diamètre important des tubes et que le maintient soit suffisant. Dans tous les cas, adaptez le style et la vitesse de conduite de votre véhicule au chargement car le comportement du véhicule peut être modifié par celui-ci. Prêtez attention aux nouvelles dimensions de votre véhicule, notamment en hauteur ou en largeur.

Sur des vélos à assistance électrique il est recommandé d'enlever la batterie pour le transport. Cela allégera votre E-Bike de 3 ou 4 kg et facilitera son maniement. Certains porte-vélos (particulièrement les modèles pour hayon) ont une capacité de transport de 25 kg maximum. Tous les modèles proposés par Riese & Müller sont en dessous de cette limite si vous enlevez la batterie.

TRANSPORT DANS UNE VOITURE

La possibilité de transporter votre E-Bike à l'intérieur de votre véhicule dépend évidemment de la taille de celui-ci. Les E-Bikes de Riese & Müller ne sont pas particulièrement plus grands que d'autres vélos, même avec leur suspension intégrale. Et si la place est un peu juste, vous pourrez démonter la potence, la selle, les pédales ou les roues. Ainsi votre E-Bike Riese & Müller devient suffisamment compact pour rentrer dans la plupart des véhicules.
Entrainez-vous à ce démontage et au rangement des différents éléments dans votre véhicule avant d'entreprendre un long voyage, et surtout entrainez-vous au remontage. Pensez à emporter toutes les pièces démontées.

TRANSPORT SUR LE HAYON D'UNE VOITURE

Le choix d'un porte-vélos sur la hayon de votre voiture dépend essentiellement de modèle de votre véhicule. Nous vous conseillons de vous mettre en relation avec votre concessionnaire auto pour être bien conseillé.

VÉLOS AVEC FREINS À DISQUES

Respectez les précautions d'usage si vous démontez les roues de votre E-Bike équipé de freins à disques (voir page 28).

ATTENTION !

Certains supports de porte-vélos peuvent endommader les tubes du cadre. Demandez conseil à votre revendeur spécialisé.

CONSEILS D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS

ENTRETIEN COURANT

Le vélo dont vous venez de faire l'acquisition est un produit haut de gamme. Votre revendeur l'aura préparé pour votre achat, il est donc prêt à partir. Cependant, il vous appartient d'entretenir régulièrement votre vélo et de faire effectuer les révisions recommandées par votre revendeur. Dans ces conditions nous vous garantissons l'efficacité et la sécurité de tous les organes de votre vélo (sauf pièces d'usure). Vous pourrez alors profiter avec plaisir et en toute sécurité de votre vélo pendant de nombreuses années.

ATTENTION !

N'effectuez vous-même que l'entretien ou les réparations dont vous vous sentez capable et pour lequel vous disposez de l'outillage adéquat.

CONSEIL !

Protégez les surfaces inférieures du cadre des projections de cailloux et des frottements des gaines avec un autocollant transparent par exemple. Votre détaillant pourra vous proposer du matériel adapté. Vous éviterez ainsi d'abimer la peinture du cadre.

CONSEIL !

Lors de l'application des produits d'entretien, huile ou cire, veillez à éviter les autocollants du cadre pour éviter de les décoller.

LAVAGE DU VÉLO ET ENTRETIEN

La transpiration, les saletés accumulées et les résidus de sel (en hiver ou en bord de mer) constituent une véritable menace pour votre vélo. Il vous est recommandé de nettoyer régulièrement votre vélo pour le débarrasser de ces résidus et le protéger de la corrosion.

L'utilisation d'un seau d'eau et d'une éponge pour le lavage et d'un faible jet d'eau fraiche pour le rinçage est le meilleur moyen de garantir la longévité du vélo. Utilisez éventuellement une brosse douce ou un gros pinceau (comme une brosse à tapisser) pour les endroits plus difficiles. L'avantage d'un nettoyage régulier à la main est qu'il vous permet de mieux contrôler l'état des différents recoins du vélo et de détecter des éclats sur la peinture du cadre, des pièces tordues ou abîmées ou des vis ou rayons desserrés.

ATTENTION !

Ne nettoyez jamais votre E-Bike avec un nettoyeur haute pression ou un nettoyeur vapeur. L'eau pourrait pénétrer dans les roulements et le graissage des différentes articulations serait altéré. A la longue les roulements peuvent être endommagés. Par ailleurs un nettoyeur vapeur risquerait de décoller les autocollants du cadre.

Profitez de ce nettoyage pour contrôler régulièrement l'état des freins et de la lumière ainsi que la pression et l'état des pneus.

ENTRETIEN DE L'ÉMAILLAGE

Après séchage du vélo, vous pouvez appliquer une couche de cire sur les parties émaillées du cadre ou les parties métalliques comme les jantes, rayons, moyeux et écrous. Vous pouvez ensuite polir les parties enduites de cire en les frottant avec un chiffon doux pour les faire briller. La cire aura également un effet déperlant pour les prochaines gouttes d'eau à venir.

ENTRETIEN DE L'ALU ANODISÉ

Les pièces en aluminium de votre E-Bike Riese & Müller sont protégées par un traitement d'anodisation électrochimique qui rend la surface dure et relativement insensible à l'abrasion et aux rayures. Malgré ces caractéristiques, la surface anodisée doit être entretenue. Utilisez de préférence de l'eau claire et éventuellement un peu de liquide vaisselle pour nettoyer les résidus de graisse. Après le séchage, appliquez un produit spécifique pour l'alu anodisé que vous trouverez chez votre détaillant spécialisé. Appliquez le produit avec un chiffon doux, éliminez en même temps les résidus de goudron, d'huile ou de graisse en frottant légèrement. Ensuite essuyez le produit en excès avec un chiffon propre pour éviter qu'il n'attire de la poussière.

CONSEIL !

A la fin de nettoyage vérifiez si la chaine doit être regraissée (reportez-vous pour cela à la page 40).

ATTENTION !

Vérifiez lors du nettoyage que votre vélo ne présente pas de pièces abîmées ou tordues, des coups ou des fissures sur le cadre. Effectuez éventuellement les retouches de peinture pour éviter la corrosion des pièces touchées et faites remplacer rapidement les pièces concernées par votre détaillant.

DANGER !

N'appliquez pas de produit d'entretien ou d'huile de chaine sur les plaquettes de frein ou les surfaces de freinage des jantes. Il pourrait en résulter un défaut de freinage qui peut avoir des conséquences graves.

CONSEILS D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS

RANGEMENT DU VÉLO

Si vous entretenez régulièrement votre vélo pendant la saison, vous n'avez pas d'opération particulière à réaliser avant de ranger votre vélo pour une courte durée. Entreposez votre E-Bike dans un local sec et bien ventilé.

HIVERNAGE DU VÉLO

Si vous devez entreposer votre vélo pour une plus longue période, prenez quelques précautions :

- La pression des pneus va diminuer avec le temps. Garer le vélo débout sur des pneus à plat peut à la longue abîmer les pneus. Pour éviter cela, suspendez votre vélo ou contrôlez régulièrement la pression des pneus.
- Nettoyez le vélo et entretenez-le comme expliqué dans les chapitres précédents.
- Entreposez votre vélo dans un local sec et bien ventilé.
- Enclenchez le plus petit pignon de la transmission pour détendre les ressorts. Sur les moyeux Shimano à vitesses intégrées enclenchez la première vitesse.

RÉVISIONS

Un contrôle régulier de votre E-Bike est le garant de sa longévité et de votre plaisir au quotidien. Comme pour d'autres véhicules, un entretien annuel permet de détecter d'éventuels problèmes suffisamment tôt pour éviter des réparations onéreuses.
Le réglage des roulements ou du dérailleur permet d'éviter une usure prématurée des organes de la transmission. Le remplacement des pièces d'usure dès que nécessaire est également très important. Après la période de rodage vous devez donc faire réviser votre E-Bike à intervalles réguliers.

Reportez-vous au tableau pages 84 à 85 en annexe pour connaitre la fréquence des révisions. La durée est indiquée pour un parcours annuel d'environ 1000 à 2000 km. Si vous effectuez régulièrement beaucoup plus de kilomètres ou roulez sur des routes très dégradées, réduisez la durée entre deux révisions pour correspondre à votre usage. Ceci est également valable pour une utilisation régulière sous la pluie ou en bord de mer.

ASTUCE !

Pendant les mois d'hiver les détaillants spécialisés sont moins occupés qu'en pleine saison. Les temps d'attente pour effectuer une révision seront probablement moindres et votre vélo-ciste pourra peut être vous faire profiter d'opérations promotionnelles pour l'entretien ou la révision de votre vélo.

ATTENTION !

Pour votre sécurité, rapportez votre E-Bike à votre revendeur au bout de 200 à 400 km de rodage pour la première révision. N'attendez cependant jamais plus de 3 mois.

GARANTIE LÉGALE / GARANTIE

Votre revendeur est à votre disposition pour vous garantir pendant deux années après l'achat du vélo que votre E-Bike est exempt de tout défaut de fabrication. En plus de la garantie légale, nous garantissons le cadre et le bras oscillant contre la casse pour une durée de 5 ans.
Pour l'application de cette extension de garantie au-delà de la garantie légale, certaines conditions doivent être remplies :

- Vous êtes l'acquéreur de cet E-Bike neuf.
- Vous avez enregistré votre E-Bike auprès de Riese & Müller dans les 4 semaines après l'achat sur le site internet : www.r-m.de/registrierung
- Le carnet d'entretien a été régulièrement mis à jour et toutes les révisions ou réparations y ont été notées par le professionnel qui les a effectuées.

En cas de bris de matériel susceptible d'être couvert par la garantie, contactez votre revendeur qui se mettra en relation avec Riese & Müller. Le vélo complet devra être nettoyé et renvoyé accompagné impérativement du carnet d'entretien. Conservez donc ces documents avec soin. Nous remplacerons le cadre défectueux ou le bras oscillant ainsi que les organes directement détériorés par la panne. La main d'œuvre et les frais de transport vous seront facturés. Cette garantie n'est applicable que si elle est demandée par le primo-acquéreur du vélo. Aucune panne ne peut donner droit à d'autres réparations ni dommages-intérêts.

En cas d'application de la garantie, la période de garantie initiale n'est pas prolongée. Sont systématiquement exclus de la garantie toutes les pannes ou défauts imputables à l'usure, une utilisation non conforme, un manque d'entretien (révisions et entretien courant), une chute, une surcharge, un remontage non conforme après une intervention ou toute modification du vélo (ajout d'accessoires non compatibles).

La garantie est également exclue en cas d'utilisation pour des compétitions, des sauts ou autres acrobaties.

La batterie de votre vélo à assistance électrique est également une pièce d'usure. Ses composants électroniques sont garantis pendant 2 ans par le fabricant. Nous vous offrons une garantie complète de la batterie d'un an après l'achat. Nous garantissons notamment qu'après 1 an ou 500 cycles de charge (selon le premier atteint), votre batterie dispose encore de 60 % de ses capacités. Même une batterie « usagée » qui présente une capacité restante de 55 % pourra s'utiliser encore très longtemps. Vous pourrez ainsi la recharger plus de 1000 fois sans problèmes.

CONDITIONS DE GARANTIE

INFORMATIONS SUR L'USURE

Certaines pièces de votre E-Bike subissent une usure normale de fonctionnement. Le degré d'usure dépend essentiellement de l'entretien du vélo et des conditions d'utilisation (engagement, pluie ou conditions hivernales, salinité en bord de mer, …). Des vélos qui sont souvent exposés aux mauvaises conditions météorologiques ou stationnés à l'extérieur s'usent davantage. Toutes les pièces d'usure, même bien entretenues, arrivent à un certain moment à la fin de leur durée de vie et devront être remplacées.

ATTENTION !

Votre détaillant agréé doit effectuer la mise en service de votre vélo. Il effectuera également un test routier pour s'assurer du bon fonctionnement des organes de sécurité.

Les pièces d'usure sont entre autres :

- la chaine
- les câbles de freins
- les poignées
- les plateaux et pignons
- les câbles de dérailleur
- les pneus
- la selle
- les patins de freins ou plaquettes
- les jantes

Les patins ou plaquettes de freins à disques subissent également une usure normale. En cas d'utilisation sportive ou en terrain accidenté, l'usure peut être plus rapide et leur remplacement nécessaire à intervalles plus rapprochés. Vérifiez régulièrement l'épaisseur des plaquettes et faites les remplacer par votre revendeur dès que nécessaire.

Pour les freins à patins, l'usure ne concerne pas seulement ces derniers mais également la jante. Vérifiez donc régulièrement l'état des flancs de la jante, par exemple lors du gonflage des pneus. Les jantes disposent d'un témoin d'usure intégré. Si celui-ci n'est plus visible il faut remplacer la jante rapidement. Si les flancs de la jante se déforment ou se fissurent, même légèrement, vous arrivez à la fin de la durée de vie de celle-ci. Remplacez-là immédiatement.

Les roulements et joints de la fourche, des articulations, suspensions ou du bras oscillant sont en perpétuel mouvement et subissent de ce fait une usure normale. Les conditions d'utilisation ont une influence sur cette usure (pluie, poussière, boue, …). Ces endroits doivent être régulièrement nettoyés et entretenus pour en réduire l'usure. Cependant, même bien entretenues, il n'est pas exclu que ces pièces doivent à terme être remplacées, par exemple si un roulement commence à avoir un jeu trop important.

En cas de réclamations ou d'assistance, adressez-vous uniquement à un revendeur agréé Riese & Müller. Des agents agréés sont disponibles dans de nombreux pays, contactez-nous si vous souhaitez connaitre leur adresse ou consultez le site internet (www.r-m.de). Contactez votre revendeur avant d'entreprendre la moindre réparation vous-même, car une mauvaise manipulation de votre part ne serait pas couverte par la garantie. Si votre vélo doit être retourné chez votre revendeur ou dans nos ateliers, veuillez respecter ces quelques conseils. Seuls des vélos en parfait état de propreté pourront être réparés. Retirez également tout accessoire optionnel (ordinateur de bord, rétroviseur, attache-remorque, anti-vol, verrouillage de sécurité pour blocage rapide, …).

L'entretien et les réparations seront effectués selon les préconisations du constructeur, des adaptations ou réglages personnalisés ne seront pas repris en compte. En cas d'application de la garantie, aucune pièce d'usure ne sera remplacée ni de révision effectuée. Le règlement de la main d'œuvre ou des pièces de rechange complémentaires ne pourra intervenir que par l'intermédiaire de votre revendeur. En cas d'expédition, le détaillant ou vous-même devrez veiller à affranchir suffisamment l'envoi.

Afin de prolonger la durée de vie des différents composants de votre vélo, les instructions de montage doivent être scrupuleusement respectées (notamment les couples de serrage) et les révisions effectuées aux intervalles préconisés.

Le non-respect des instructions de montage ou des intervalles de révision peut annuler les conditions d'applications de la garantie. Respectez également les préconisations de remplacement de certains organes sensibles exclusivement par un professionnel (cintre, potence, freins, …).

COUPLES DE SERRAGE

PARTIE DU VÉLO	VIS OU ÉLÉMENT	COUPLE DE SERRAGE
Amortisseur	Vis de fixation	7 – 9 Nm
Béquille Pletscher	Vis de fixation M6	12 – 14 Nm
Bras de rétropédalage	Vis de fixation	4 – 6 Nm
Bras oscillant arrière	Vis de blocage	5 Nm
Commande Rohloff		*
Dérailleur	Vis de fixation du dérailleur	8 – 10 Nm
	Vis de serrage du câble	4 – 6 Nm
	Vis des galets du dérailleur	3 – 4 Nm
Dérailleur avant	Vis de fixation du dérailleur	5 – 7 Nm
	Vis de serrage du câble	4 – 6 Nm
Feu arrière	Vis de fixation	3 – 4 Nm
Freins hydrauliques	Vis de fixation	*
	Vis de fixation du frein hydraulique	*
Freins V-Brake	Vis de fixation des étriers	5 – 9 Nm
	Vis serre-câble	6 – 8 Nm
Garde-boue	Vis de fixation au cadre avant/arrière	3 – 4 Nm
Levier de frein	Vis du collier de fixation	5 – 6 Nm
Levier de vitesses	Levier de vitesses Shimano	4 – 6 Nm
	Vis de fixation poignée tournante	1 – 2 Nm
Moyeu	Levier du serrage rapide	9 – 12 Nm
	Contre-écrou sur axe à serrage rapide	10 – 25 Nm
	Ecrou d'axe sur moyeu à vitesses intégrées : · moyeu Shimano	30 – 45 Nm
	· moyeu Rohloff	30 – 35 Nm
	· moyeu SRAM Dual Drive	35 Nm
Moyeu roue-libre	Blocage de la cassette	29 – 49 Nm
Pédales		35 Nm
Pédalier	Fixation manivelles	35 Nm
	Vis de fixation du plateau	8 – 11 Nm
Porte-bagages Delite	Vis de fixation	8 – 10 Nm
Potence A-Headset	Fixation cintre 2 ou 4 vis	10 / 5,5 Nm
	Fixation potence	12 – 14 Nm
Tige de selle	Fixation chariot de selle 1 ou 2 vis de fixation	12 – 15/9 – 12 Nm
	Collier de serrage de la tige de selle	9 – 12 Nm

* reportez-vous au manuel utilisateur du fabricant du composant

LOAD : COUPLES DE SERRAGE PRÉCONISÉS

PARTIE DU VÉLO	VIS OU ÉLÉMENT	COUPLE DE SERRAGE
Béquille centrale	Ecrou de blocage M8	12 – 14 Nm
	Vis à œillet et écrou M5 pour le ressort de béquille	5 – 6 Nm
Cadre	Liaison entre parties avant et arrière du cadre : 4 vis M10	30 – 40 Nm
Fourche suspendue	Fixation en haut du jeu de direction (2 vis)	12 – 14 Nm
	Fixation levier de direction au fourreau de fourche droit : 4 vis M5	5 – 6 Nm
	Rotule de direction au niveau du levier (M8)	12 – 14 Nm
Tringle de direction	Ecrou M8, rotule de direction au niveau de la tringle	9 – 12 Nm
	Extrémités avant et arrière de la tringle de direction : vis et écrou M6	9 – 12 Nm
	Rotule de direction : vis et écrous M8	12 – 14 Nm

POTENCE KENDU / LOAD : COUPLES DE SERRAGE PRÉCONISÉS

PARTIE DU VÉLO	VIS OU ÉLÉMENT	COUPLE DE SERRAGE
Potence	Vis de blocage M6 (4 pièces)	7 – 9 Nm
	Vis de blocage avant M6 (2 pièces)	7 – 9 Nm
	Vis de blocage arrière M5 (2 pièces)	6 – 7 Nm
	Vis allen de réglage du levier de serrage rapide (2 pièces)	1 Nm

PLANNING DE CONTRÔLE ET D'ENTRETIEN

Les opérations marquées d'un • peuvent être réalisées par vous-même si vous disposez de suffisamment de connaissances en mécanique et de l'outillage nécessaire (par exemple une clé dynamométrique).

Si vous constatez des défauts pendant les vérifications corrigez-les sans attendre. Adressez-vous à votre revendeur en cas de besoin.

Les opérations marquées d'un ✖ sont à effectuer exclusivement par un professionnel.

ELÉMENT	OPÉRATION
Amortisseur	Entretien (voir page 23)
Bras oscillant	Vérifier le fonctionnement et le jeu
Câbles de frein	Contrôle visuel
Câbles de freins / dérailleur	Démonter et graisser, remplacer au besoin
Chaine (vitesses à dérailleur)	Contrôler et graisser au besoin
	Contrôler ou remplacer au besoin
Chaine (vitesses intégrées au moyeu)	Contrôler la tension de chaine
	Graisser la chaine
Cintre / potence	Contrôle visuel
	Remplacer
Dérailleur	Nettoyer, lubrifier
Durites de frein	Contrôle visuel, détecter d'éventuelles fuites
Eclairage	Vérifier vis de fixation
Emaillage	Contrôler et appliquer cire
Fourche suspendue	Vérifier le jeu, détecter d'éventuelles fuites
Freins	Contrôler garde levier, épaisseur et position des patins
Jantes	Contrôler les témoins d'usure, remplacer en cas de besoin
Jeu de direction	Contrôler le jeu
	Regraisser
Levier de serrage rapide	Contrôler position
Moyeu	Contrôler le jeu, graisser
Pédales	Contrôler le jeu, graisser
Pédalier	Contrôler et resserrer au besoin
Pneus	Contrôler la pression
	Contrôle profil et état des flancs
Roues / rayons	Vérifier équilibre et tension
Surfaces métalliques	Appliquer cire et verifier état (sauf jantes et disques)
Tige de selle	Nettoyer le tube de selle, graisser
Valves	Vérifier position
Vis et écrous	Vérifier, resserrer au besoin

CONSEIL !

Lors du remplacement des pièces d'usure utilisez uniquement des pièces d'origine certifiées par le fabricant ou des pièces de qualité au moins équivalente.

	AV. CHAQUE DÉPART	TOUS LES MOIS	TOUS LES ANS	AUTRE PÉRIODICITÉ
				• Tous les 5 000 km
			✖	
		•		
			✖	
		•		
				✖ A partir de 1 500 km
				• Tous les 1 000 km
				• Tous les 3 mois
			•	
				✖ Après une chute, 10 000 km ou 3 ans – selon le premier atteint
		•		
	•			
	•			
			•	
			✖	
	•			
				✖ Au plus tard après le 2ème jeu de patins de frein
		•		
			✖	
	•			
			✖	
			✖	
			✖	
	•			
		•		
		•		
			•	
			•	
	•			
		•		

DOCUMENTS IMPORTANTS

En annexe de ce manuel utilisateur vous trouverez :

- le carnet d'entretien Riese & Müller qui doit être régulièrement complété par le professionnel qui effectue l'entretien ou les réparations de votre E-Bike. En cas d'un évènement couvert par la garantie, le carnet d'entretien devra être renvoyé, accompagné d'une copie de la facture d'achat à Riese & Müller. Toutes les révisions ou interventions effectuées sur le vélo devront avoir été notées sur le carnet d'entretien par le professionnel qui les a réalisées.
- le programme d'entretien et de révision sur les pages 82 à 83.
- le tableau des couples de serrage préconisés pour tous les composants essentiels de votre vélo en page 82. Il devra être présenté au réparateur agréé en cas d'intervention sur le vélo.

Vous sont également fournis :

- les manuels des fabricants de certains composants particuliers de votre vélo. Dans ce guide d'utilisation nous référons souvent à la documentation spécifique des fabricants des composants. Vous y trouverez toutes les recommandations d'utilisation, d'entretien ou de réglage. Veillez notamment à ce qu'on vous remette bien les documentations relatives à la transmission et aux freins. Conservez tous ces documents soigneusement avec ce manuel.
- la facture d'achat, qui constitue la preuve que vous êtes l'acheteur de votre E-Bike neuf, et qui porte la date d'achat.

Nous nous souhaitons une bonne route sur votre nouvel E-Bike Riese & Müller. Si vous avez la moindre question ou le moindre problème concernant son utilisation, contactez votre revendeur. Si ce dernier ne peut vous apporter de réponse satisfaisante, contactez-nous directement.

VOTRE ÉQUIPE RIESE & MÜLLER

ATTENTION !

Vous êtes l'acquéreur de votre E-Bike neuf. Remplissez les pages suivantes du carnet d'entretien et faites systématiquement inscrire par votre détaillant toutes les révisions ou interventions effectuées.

CARNET D'ENTRETIEN

Modèle :

Couleur :

Nombre de vitesses :

Numéro du cadre :

Date d'achat :

LLA LIVRAISON A ÉTÉ EFFECTUÉE :

À :

Date :

Cachet du détaillant :

Signature du revendeur :

Faites remplir ce carnet d'entretien par votre revendeur à chaque révision ou entretien. La garantie constructeur et la garantie légale au-delà de 6 mois après la date d'achat ne peuvent être accordées que si le carnet d'entretien dument complété est renvoyé à Riese & Müller avec le vélo et une copie de la facture d'achat et à condition que toutes les révisions préconisées aient été effectuées par votre revendeur spécialisé.

CARNET D'ENTRETIEN

1ère révision Au plus tard après 400 km ou 3 mois après la date d'achat : O.R. n° : Date : Cachet et signature du détaillant :	Pièces remplacées ou réparées :
2ème révision Au plus tard après 2 000 km ou 6 mois après la date d'achat : O.R. n° : Date : Cachet et signature du détaillant :	Pièces remplacées ou réparées :
2ème révision Au plus tard après 4 000 km ou 2 ans après la date d'achat : O.R. n° : Date : Cachet et signature du détaillant :	Pièces remplacées ou réparées :

4ème révision
Au plus tard après 6 000 km
ou 3 ans après la date d'achat :

Pièces remplacées ou réparées :

O.R. n° : Date :

Cachet et signature du détaillant :

5ème révision
Au plus tard après 8 000 km
ou 4 ans après la date d'achat :

Pièces remplacées ou réparées :

O.R. n° : Date :

Cachet et signature du détaillant :

6ème révision
Au plus tard après 10 000 km
ou 5 ans après la date d'achat :

Pièces remplacées ou réparées :

O.R. n° : Date :

Cachet et signature du détaillant :